

Hubert Wilk

„NAWET SAMOCHODÓW NIE MA, ZOSTAŁY GRATY  
PO NIEMCACH” – MOTORYZACYJNY PUNKT STARTU  
– POLSKA 1944–1949<sup>1</sup>

Dzieje polskiej motoryzacji po zakończeniu II wojny światowej nie były do tej pory przedmiotem szerszego zainteresowania historyków. O ile można wskazać pojedyncze artykuły dotyczące tej tematyki i koncentrujące się na historii społecznej motoryzacji, to wciąż nie powstała żadna monografia naukowa<sup>2</sup>. Luki tej nie jest w stanie wypełnić praca Karola Jerzego Móraskiego o popularnej syrence czy też książki dotyczące krótkiej historii polskiego mikrosamochodu

---

<sup>1</sup> Zdanie stanowiące pierwszą część tytułu znalazło się w relacji, jaką sporządziła grupa czeskich i słowackich pisarzy, którzy wiosną 1947 r. zjawili się na objeździe po Polsce. Obok opisu odbudowującego się kraju w ich opowieści znalazł się także fragment dotyczący polskiej motoryzacji. Sytuacja, jaką zastali na polskich drogach była bliźniacza do tej w Czechosłowacji z 1945 r. – szosy opanowane przez piratów drogowych (w Czechosłowacji byli to rosyjscy szoferzy). W samej Warszawie kierowcy jeździli bardzo szybko, środkiem drogi, ignorując znaki i przepisy drogowe, wyprzedzając to z lewej, to z prawej strony, A.C. Nor, *Cesta do Polska*, Praha 1947, s. 93 i n. – za wskazanie tej relacji dziękuję dr. Błażejowi Brzostkowi.

<sup>2</sup> Patrz np.: M. Jastrząb, *Zajazdy dla zmotoryzowanych w Polsce lat siedemdziesiątych*, „Przeгляд Historyczny” 2013, nr 2, s. 325–348; idem, *Paternalizm i klientelizm w Polsce Ludowej. Na przykładzie dystrybucji samochodów*, „Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis. Studia Politologica” 2013, z. 132, s. 77–96; idem, *Nadzór nad wielką inwestycją przemysłową: budowa Fabryki Samochodów Małolitrażowych i wdrożenie produkcji Fiata 126p*, w: *Z dziejów przemysłu po 1945 roku. Wrocławskie Spotkania z Historią Gospodarczą, spotkanie VII*, red. R. Klementowski, E. Kościak, Wrocław 2012 s. 113–122; idem, *Turystyka campingowa w Polsce Ludowej*, w: *Gospodarczy wymiar turystyki. Wrocławskie Spotkania z Historią Gospodarczą, spotkanie VI*, red. E. Kościak, Wrocław 2011, s. 201–214; H. Wilk, *Samochód dla Towarzysza Wiesława. Dyskusje nad kierunkiem rozwoju motoryzacji indywidualnej w Polsce 1955–1970*, „Polska 1944/45–1989. Studia i materiały” 2013, nr 12, s. 277–296; idem, *Być kierowcą w PRL. Problemy zmotoryzowanych w świetle publikacji „Motoru” w latach 1955–1966*, *ibidem* 2011, nr 10, s. 223–262; idem, *Zima stulecia. Zmagania z żywiołem 1962/1963*, w: *Od powietrza, głodu, ognia i wojny... Klęski elementarne na przestrzeni wieków. Wrocławskie Spotkania z Historią Gospodarczą, spotkanie VIII*, red. T. Głowiński, E. Kościak, Wrocław 2013, s. 309–318.

mikrus, gdyż koncentrują się przede wszystkim na technicznych aspektach obu pojazdów i niewiele miejsca poświęcają motoryzacji jako takiej<sup>3</sup>. Bardzo interesująca publikacja Jerzego de Mezer dotyczy z kolei jedynie motocykli<sup>4</sup>. Warto wspomnieć jeszcze prace Tomasza Szczerbickiego, dziennikarza i publicyisty, zajmującego się motoryzacją. Jego książki i artykuły są cennym źródłem relacji i wspomnień o „zmotoryzowanym PRL-u”<sup>5</sup>. Niniejszy szkic powstał z myślą o choćby niewielkim wypełnieniu wspomnianej luki.

Podejmuję w nim przede wszystkim próbę analizy parku samochodów, jakie jeździły po polskich drogach od zakończenia II wojny światowej do początku 1950 r., źródłach jego pochodzenia, ale także zajmuję się decydentami polskiej polityki motoryzacyjnej. Zwłaszcza ta ostatnia kwestia jest szczególnie istotna, albowiem „wypracowany” wówczas sposób konstruowania owej polityki zdecydował o jej kształcie w latach następnych. W tekście, ze względu na ograniczenia objętościowe, jedynie sygnalizuję pewne problemy (zwłaszcza jeśli chodzi o przygotowywane przez poszczególne instytucje plany motoryzacyjne). Jest to wybór świadomy, ale w żaden sposób niedeprecjonujący wagi tego problemu. Więcej miejsca poświęcam natomiast jednemu z aspektów tworzenia zrębów polityki motoryzacyjnej państwa, a mianowicie poszukiwaniu zagranicznej licencji na produkcję samochodów osobowych. Kwestia ta nie była do tej pory badana, a kwerenda źródłowa pozwoliła na przedstawienie tych wydarzeń w nieco innym niż dotychczas świetle. Jako że interesuje mnie przede wszystkim kwestia samochodów osobowych oraz motoryzacji indywidualnej, w moich rozważaniach niemal nie pojawia się państwowy transport drogowy, samochody ciężarowe i motocykle. Tak postawiony problem badawczy rodzi jednak sporą trudność, gdyż prywatni użytkownicy samochodów są w źródłach praktycznie nieobecni, pojawiając się jedynie od czasu do czasu gdzieś na marginesie oficjalnych dokumentów. Ta konstatacja wiele mówi o tym, jak wyglądała polska, indywidualna motoryzacja w pierwszym pięcioleciu po zakończeniu II wojny światowej.

Chronologia szkicu nie ogranicza się jednak do dat zawartych w tytule (1944–1949). Na kształt i dzieje motoryzacji w Polsce po zakończeniu II wojny światowej ogromny wpływ miało dziedzictwo II Rzeczypospolitej oraz zniszczenia i straty wojenne. Obu problemom poświęcam nieco miejsca. Tekst powstał w oparciu o materiały archiwalne zgromadzone w Archiwum Akt Nowych.

---

<sup>3</sup> K.J. Móraski, *Syrena. Samochód PRL*, Warszawa 2005; A. Garbac, *Mikrus: auto, któremu nie pozwolono dorosnąć*, Stalowa Wola 2011; M. Płocica, *Mikrus MR-300: 3 lata produkcji, 50 lat historii*, Kraków 2011.

<sup>4</sup> J. de Mezer, *Cywilizacja motocyklowa. Motoryzacja motocyklowa w Polsce 1945–1965*, Warszawa 2013.

<sup>5</sup> T. Szczerbicki, *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...*, Poznań 2010; idem, *Motocykle w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...*, Poznań 2012; J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Mercedes a sprawa polska*, Warszawa 2006.

## Dziedzictwo II Rzeczypospolitej

W 1939 r. w Polsce zarejestrowanych było niecałe 30 tys. samochodów osobowych (w tym 5,2 tys. taksówek). Zdecydowana większość z nich jeździła po Warszawie – 7266, z czego ponad 30% stanowiły taksówki<sup>6</sup>. Tomasz Szczerbicki podaje, iż najpopularniejszą marką aut w latach 1938–1939 były amerykańskie chevrolety, których montownie funkcjonowały na terenie II Rzeczypospolitej w latach 1928–1929 oraz 1936–1939<sup>7</sup>. Oprócz województwa stołecznego jeszcze województwa leżące na zachód od linii wyznaczonej przez Wisłę i San (a także woj. lwowskie) mogły „poszczycić się” czterocyfrową liczbą samochodów osobowych. Na wschodnich terenach kraju auta należały do rzadkości. Polska motoryzacja w okresie II Rzeczypospolitej szczególnie silnie odczuła kryzys gospodarczy przełomu lat dwudziestych i trzydziestych. Podczas gdy w 1931 r. liczba samochodów osobowych przekroczyła 31 tys., to przez następnych kilka lat systematycznie spadała, osiągając minimum w 1936 r. (19 659 aut)<sup>8</sup>.

Jednak nie tylko Wielki Kryzys gospodarczy przyczynił się do tragicznej sytuacji polskiej motoryzacji. Niechętna jej rozwojowi była polityka władz, które traktowały samochód osobowy w kategoriach dobra luksusowego i obkładały jego posiadaczy wysokimi podatkami, przez co skutecznie hamowały jej wzrost. Tadeusz Grabowski, redaktor naczelny pisma „Auto i technika samochodowa”, pisał w 1937 r.: „Kandydat na nabywcę samochodu mógł dobrać sobie z łatwością samochód odpowiedni dla jego potrzeb i gustu. Nie mógł sobie natomiast przeciętnie dobrze sytuowany obywatel dobrać wozu właściwego dla jego kieszeni. Salon Poznański unaoczniał, jak bardzo jeszcze drogie są w Polsce samochody klasy średniej”<sup>9</sup>. Aby utrzymać uprzywilejowaną pozycję Państwowych Zakładów Inżynierii (które na mocy umowy z Fiatem z 21 września 1931 r.

---

<sup>6</sup> *Mały Rocznik Statystyczny GUS 1939*, Warszawa 1939, s. 188.

<sup>7</sup> T. Szczerbicki, *Samochody w PRL...*, s. 68. W II Rzeczypospolitej funkcjonowało kilka montowni samochodów, z których najważniejszymi były: Polskie Zakłady Inżynierii w Warszawie, Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych „Lilpop, Rau i Loewenstein” SA (samochody osobowe i ciężarowe General Motors GMC), Polskie Towarzystwo Samochodów Citroën (oprócz montowni aut tej francuskiej marki prowadzono także skład z częściami samochodowymi), Zakłady „Elibor”, których pełna nazwa brzmiała: Spółka Akcyjna Handlowo-Przemysłowa L.J. Borkowski (początkowo współpracowały z Fordem, a od 1928 uruchomiły montownię chevroleatów), Oddział Fordów w Centralnych Warsztatach Samochodowych (ford model T): A. Rostocki, J. Tarczyński, *Automobilizm w Warszawie do roku 1939*, Warszawa 1988, s. 198–259; S. Misztal, *Branża wiodąca stołecznego przemysłu w latach 1945–1976*, w: *Wielkie zakłady przemysłowe Warszawy*, [kom. red. J. Kazimierski], Warszawa 1978, s. 113–115.

<sup>8</sup> *Mały Rocznik Statystyczny...*, s. 188.

<sup>9</sup> J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Mercedes a sprawa polska...*, s. 95.

produkowały osobowe polskie fiaty 508 i 518<sup>10</sup>) wprowadzono m.in. wysokie cło na pojazdy sprowadzane z zagranicy. Ustawa o Państwowym Funduszu Drogowym z 1931 r. m.in. nakładała na posiadaczy samochodów osobowych podatek w wysokości „po 40 zł od każdych 100 kg wagi własnej” – był to tzw. Lex Neugebauer, od nazwiska ministra robót publicznych generała Mieczysława Norwida Neugebauera, z którego to podatku środki miały być przekazywane na utrzymywanie, budowę i wzmocnienie dróg państwowych i samorządowych<sup>11</sup>. Dopiero końcówka dwudziestolecia okazała się być nieco bardziej przychylna motoryzacji – wprowadzono m.in. ułatwienia dla nabywców samochodów w postaci potrącenia z podatków 20% ceny samochodu czy też sprzedaż ratalną gwarantowaną przez państwo<sup>12</sup>.

Tak nikła liczba samochodów osobowych związana była z bardzo słabo rozwiniętą siecią dróg. Po zakończeniu działań wojennych w 1921 r. II Rzeczpospolita posiadała jedynie około 40 tys. km dróg utwardzonych (powierzchnia kraju liczyła wówczas 389 tys. km<sup>2</sup>). Najlepiej pod tym względem wyglądały ziemie dawnego zaboru pruskiego, nieco gorzej Galicja oraz zachodnia część Królestwa Polskiego. Pozostałe regiony kraju w praktyce nie posiadały dróg umożliwiających ruch motorowy. Na nierówności w rozwoju infrastruktury wynikające z zaborów nałożyły się także zniszczenia wojenne. Okres 1914–1920 dla sieci dróg odziedziczonych przez nowe państwo polskie okazał się mieć opłakane skutki. W latach 1927–1938 na budowę i rozbudowę dróg krajowych i samorządowych wydano łącznie 979 mln zł, co pozwoliło osiągnąć w przededniu wybuchu II wojny światowej niewiele ponad 63 tys. km dróg o twardej nawierzchni<sup>13</sup>.

### Straty poniesione w wyniku II wojny światowej

Druga wojna światowa dla Polski oznaczała m.in. poważne zmiany terytorialne. Przedwojenny obszar w wyniku ustaleń jałtańskich i poczdamskich zmniejszył się z 389 tys. km<sup>2</sup> do 312 tys. km<sup>2</sup>, co oznaczało utratę 20% powierzchni. Oprócz ubytków terytorialnych oraz ludnościowych Polska była

---

<sup>10</sup> J. Tarczyński, T. Szczerbicki, *Samochody osobowe Polski Fiat 508 i 518*, Warszawa 2003, s. 10, 16–17; *Rynek motoryzacyjny*, red. Z. Krasieński, Warszawa 1980, s. 41.

<sup>11</sup> Dz.U. 1931, nr 148, poz. 81; do przełomu 1937 i 1938 r. Państwowy Fundusz Drogowy przekazał na swój ustawowy cel 282 mln zł, *Mały Rocznik Statystyczny...*, s. 198.

<sup>12</sup> Więcej na ten temat: M. Relich, *Rozwój i załamanie motoryzacji w Polsce w okresie międzywojennym w skutek tzw. demotoryzacji kraju w latach 1931–1935*, referat wygłoszony na Wrocławskich Spotkaniach z Historią Gospodarczą. Spotkanie IX „Transport i komunikacja na ziemiach polskich na przestrzeni wieków”, w dn. 23–25 V 2014 r.

<sup>13</sup> *Mały Rocznik Statystyczny...*, s. 197–198.

jednym z najbardziej poszkodowanych materialnie krajów – jej straty wyniosły około 20 mld dolarów amerykańskich, co w przeliczeniu na jednego mieszkańca (840 dolarów w cenach z 1938 r.) wynosiło więcej niż dla Niemiec, Jugosławii, ZSRR czy Francji<sup>14</sup>.

Ogromne straty poniosła infrastruktura komunikacyjna – zniszczeniu uległo 63% mostów, 29% dróg o twardej nawierzchni oraz 33% torów kolejowych; 97% nawierzchni dróg utwardzonych wymagało natychmiastowych remontów. Szacunki Ministerstwa Komunikacji z 1946 r. dotyczące zniszczeń dróg kołowych na obszarze Polski w nowych granicach mówiły o 1,6 mld zł, z czego najwięcej przypadało na nawierzchnie dróg oraz mosty i wiadukty<sup>15</sup>. Z kolei straty z tytułu zmian granicy wschodniej oszacowano na ponad 800 mln zł – na tę sumę składały się przede wszystkim: drogi o twardej nawierzchni (17,8 tys. km) o wartości 746 mln zł oraz mosty (32 tys. m.b.) warte 35,5 mln zł<sup>16</sup>. Biuro Odszkodowań Wojennych obliczyło, iż łączne straty w zakresie transportu i komunikacji wyniosły 10 mld zł<sup>17</sup>. Praktycznie wszystkie archiwa rysunkowe i dokumentacja techniczna biur konstrukcyjnych – dorobek wieloletniej pracy – zostały zniszczone<sup>18</sup>.

Samochody osobowe, ale także i ciężarowe zostały zarekwirowane przez władze okupacyjne na potrzeby wojska<sup>19</sup>. Ich los był bardzo różny, choć w zdecydowanej większości uległy zniszczeniu. Tomasz Szczerbicki podaje, iż po zakończeniu działań wojennych na terenie Polski znajdowało się około 3–4 tys. samochodów osobowych, głównie porzuconych przez Niemców<sup>20</sup>. Pierwsze oficjalne dane pochodzą z grudnia 1945 r., z Ministerstwa Administracji Publicznej

---

<sup>14</sup> A. Zawistowski, *Polska Ludowa. Wzrost podporządkowany doktrynie politycznej*, w: *Polskie osiągnięcia gospodarcze. Perspektywa historyczna*, red. J. Kaliński, Warszawa 2010, s. 185–186. Nieco inne dane przytacza Andrzej Karpiński, który opierając się na danych Biura Odszkodowań Wojennych podaje, iż straty w przeliczeniu na jednego mieszkańca w Polsce wyniosły 703 dolary, choć wciąż są to wielkości najwyższe ze wszystkich krajów Europy: idem, *PRL a uprzemysłowienie i urbanizacja Polski*, w: *Zrozumieć PRL*, red. W. Żółtkowski, Warszawa 2012, s. 35.

<sup>15</sup> Z owej kwoty 1,027 mld zł dotyczyło infrastruktury na obszarze Polski w granicach sprzed wybuchu II wojny światowej, ale bez obszarów włączonych do ZSRR, natomiast pozostałe 581 mln zł – ziem zachodnich i północnych przyłączonych do Polski po zakończeniu wojny, AAN, MK, 628, Wykaz strat wojennych na drogach kołowych wg województw, 12 III 1946, npag.; J. Kaliński, B. Liberadzki, *Transport w Polsce w latach 1918–1978. Zarys historii*, Warszawa 1986, s. 68.

<sup>16</sup> Na 8,9 mln zł wyceniono straty w sprzęcie drogowym (walce, pługi, traktory, brony) używanym do utrzymywania infrastruktury drogowej – w dokumencie ową kategorię nazwano „Sprzęt, który odszedł do ZSRR”: AAN, MK, 628, Straty wojenne na drogach, [8 XI 1946], npag.; *ibidem*, [Straty w sprzęcie drogowym], 6 XI 1946, npag.

<sup>17</sup> J. Skodlarski, *Zarys historii gospodarczej Polski do 1945 roku*, Warszawa–Łódź 1997, s. 348.

<sup>18</sup> AAN, CUP, 2921, Motoryzacja w Trzyletnim Planie Odbudowy, grudzień 1946, k. 7.

<sup>19</sup> Por.: T. Szarota, *Okupowanej Warszawy dzień powszedni. Studium historyczne*, Warszawa 1988, s. 292.

<sup>20</sup> T. Szczerbicki, *Samochody w PRL...*, s. 13.

i mówią o 19 tys. pojazdów samochodowych – 11,9 tys. ciężarowych oraz 7,1 tys. osobowych<sup>21</sup>. W następnych latach owa liczba stale wzrastała.

Jednak zanim przyjrzymy się źródłom owego wzrostu liczby samochodów, warto spojrzeć, kto był zarządcą polskiej motoryzacji w politycznie, gospodarczo i społecznie nowej rzeczywistości.

### **Nowa rzeczywistość – zarządcy**

Dekret z 8 stycznia 1946 r. o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej w Rzeczypospolitej Polskiej powierzył całokształt zagadnień związanych z administracją i gospodarką pojazdami mechanicznymi ministrowi komunikacji<sup>22</sup>. Oprócz kwestii związanych z komunikacją, gospodarką i ruchem samochodowym, wydawaniem przepisów dotyczących rejestracji pojazdów i szkolenia kierowców, w zakresie kompetencji Ministerstwa leżało ustalanie zasad polityki motoryzacyjnej. Celem wykonania powyższych zadań na mocy tego samego dekretu utworzony został Centralny Zarząd Motoryzacji, który następnie został przekształcony w Departament Samochodowy w Ministerstwie Komunikacji<sup>23</sup>.

Już jednak wcześniej, w marcu 1945 r. powołano do życia Państwowy Urząd Samochodowy w miejsce istniejącego od lipca 1944 r. i powołanego jeszcze w Chełmie przedsiębiorstwa Autotransport. Na czele obu stał mjr Ignacy Wrzos. Kompetencje PUS były bardzo szerokie, a jednocześnie niemal bliźniacze do ministerialnych: ustalał zasady ogólnej polityki motoryzacyjnej, kierował przedsiębiorstwami z zakresu gospodarki samochodowej i motoryzacyjnej, ustalał plany zaplecza technicznego (rozmieszczenie zakładów naprawczych, rodzaje wykonywanych remontów), zajmował się kwestiami związanymi z transportem ludzi i towarów. Znalazły się tam także zadania związane z popularyzacją idei motoryzacyjnej<sup>24</sup>.

---

<sup>21</sup> AAN, MAP, 488 (mf B-1473), Do Ob. Ministra Administracji Publicznej, Warszawa, [grudzień 1945], k. 12.

<sup>22</sup> Dz.U. 1946, nr 7, poz. 58. Od 4 XI 1944 r. funkcję tę sprawował Jan Rabanowski ze Stronnictwa Demokratycznego. Ministerstwo Komunikacji powstało 31 XII 1944 r. po przekształceniu PKWN w Rząd Tymczasowy. Wcześniej, od lipca 1944 r. funkcjonował Resort Komunikacji, Poczty i Telegrafów, na czele którego stał Jan Michał Grubecki (SL), który to resort 1 grudnia został przekształcony w dwa osobne: Komunikacji oraz Poczty i Telegrafów. Rabanowski swoją funkcję pełnił do 14 III 1951 r., kiedy to Ministerstwo Komunikacji zostało przekształcone w Ministerstwo Kolei (ministrem pozostał Rabanowski) oraz Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego, na którego czele stanął Jan Rustecki z PZPR.

<sup>23</sup> AAN, MK, 921, Projekt ustawy o organizacji administracji i gospodarki motoryzacyjnej. Uzasadnienie, [b.d.], k. 28; AAN, KC PPR, 295/XI-3, Wytoczne aktywu PPR motoryzacji z dn. 17 VII 1947, k. 51-53.

<sup>24</sup> AAN, KC PPR, 295/XI-278 (mf 2334/16), Struktura organizacyjna i zakres działalności Państwowego Urzędu Samochodowego, jego agend terytorialnych oraz podległych przedsiębiorstw, [b.d.], k. 74-75.

Kolejnym elementem w owej układance opiniotwórczo-decyzyjnej w kwestiach motoryzacji było powołanie pod koniec stycznia 1947 r. zarządzeniem prezesa Centralnego Urzędu Planowania Komisji ds. Motoryzacji Kraju<sup>25</sup>. W jej skład weszli przedstawiciele CUP, Ministerstw: Przemysłu, Komunikacji, Obrony Narodowej, Rolnictwa i Reform Rolnych oraz Sztabu Generalnego. Komisja miała być organem doradczym i opiniodawczym dla prezesa CUP. Jej głównym zadaniem było „opracowanie polityki motoryzacyjnej, koordynowanie prac prowadzonych w zakresie motoryzacji przez poszczególne resorty” oraz „czuwani[e] nad rozwojem motoryzacji kraju”, wszystko to w ramach Planu Odbudowy Gospodarczej. W tym celu powołano podkomisje, które odpowiadać miały za konkretne kwestie: paliwowe, mechaniczne, zakupów zagranicznych i koordynacyjne<sup>26</sup>. Przewodniczącym Komisji ds. Motoryzacji Kraju został z ramienia CUP Stefan Askanas.

Czwartym ciałem, które w swoich kompetencjach posiadało szeroko rozumiane zagadnienia związane z motoryzacją, był Podkomitet Motoryzacyjny powstały 27 sierpnia 1948 r. przy Komitecie Ekonomicznym Rady Ministrów, a działający do 13 maja 1949 r.<sup>27</sup> Na jego czele stanął ówczesny wiceminister w Ministerstwie Obrony Narodowej, generał brygady Piotr Jaroszewicz. Do zadań Podkomitetu należało „ustalenie wytycznych planowania w sprawach związanych z zagadnieniem motoryzacji i dla czuwania nad wykonaniem planów w tym zakresie”<sup>28</sup>. Podkomitet Motoryzacyjny przejął niemal wprost strukturę Komisji ds. Motoryzacji Kraju, łącznie z jej podkomisjami<sup>29</sup>. Dlaczego zatem powołano bliźniaczą strukturę w czasie, gdy wciąż jeszcze prace prowadziła komisja „cupowska”? Być może było to spowodowane powodami *stricte* politycznymi i „gęstniejącą” atmosferą wokół PPS, czego momentami kulminacyjnym była tzw. dyskusja cupowska oraz Kongres Zjednoczeniowy.

Dopełnieniem owych decyzyjnych gremiów były jeszcze: Wydział Komunikacyjny KC PPR (a potem PZPR) oraz Komisja Komunikacyjna przy Biurze Politycznym KC PPR, na czele której stał Hilary Minc<sup>30</sup>.

<sup>25</sup> AAN, KERM, 210, Zarządzenie nr 2 Prezesa Centralnego Urzędu Planowania z dn. 26 I 1947 r. w sprawie powołania Komisji Motoryzacyjnej przy Centralnym Urzędzie Planowania, k. 2–3.

<sup>26</sup> *Ibidem*, Regulamin Komisji Motoryzacyjnej przy Centralnym Urzędzie Planowania, k. 4; *ibidem*, Program prac Komisji Motoryzacyjnej na najbliższy okres, [b.d.], k. 15–16. Podkomisja Koordynacyjna została przekształcona w Podkomisję Zakupów Zagranicznych.

<sup>27</sup> Funkcje Podkomitetu przejęły poszczególne departamenty PKPG – MP 1949, nr 59, poz. 799.

<sup>28</sup> AAN, KERM, 217, Uchwała Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów w sprawie utworzenia Podkomitetu Motoryzacyjnego, k. 1–2.

<sup>29</sup> *Ibidem*, Protokół pierwszego posiedzenia Podkomitetu Motoryzacyjnego z dn. 1 X 1948, k. 5.

<sup>30</sup> AAN, KC PPR, 295/V–8 (mf 2090/2), Skład komisji utworzonych przy Biurze Politycznym, k. 1.

Brak jednego organu, który w swojej gestii skupiałby całość zagadnień związanych z motoryzacją, niewątpliwie wpływał na skuteczność i kształt polityki państwa wobec owej kwestii. W 1950 r. na naradzie Sekcji Samochodowej przy Wydziale Komunikacyjnym KC PZPR Ludwik Skoczylas wyliczał elementy „instytucjonalnego chaosu”: kwestie produkcji i remontów należały do Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego, o imporcie decydowało Ministerstwo Handlu Zagranicznego, dystrybucją zajmowały się: Państwowa Komisja Planowania Gospodarczego, MHZ i Ministerstwo Komunikacji, zaopatrzenie w części zamienne tylko „częściowo” było prowadzone przez przedsiębiorstwo Motozbyt. Jedną z propozycji wyjścia z tej sytuacji było powołanie „centralnego urzędu samochodowego”. Projekt ten został poddany dyskusji. Padały zarówno głosy za, jak i przeciw. Pośród głosów sprzeciwu wobec powoływania nowego urzędu, na pierwszy plan wysuwały się te porównujące nową instytucję z PUS, który „nie zdał egzaminu w pokonaniu problemów jakie przed nim stały”. Głosy popierające zmiany akcentowały przede wszystkim skupienie kwestii związanych z gospodarką samochodową w jednym miejscu, choć zastrzegano jednocześnie, aby „nie powtarzać błędów byłego PUS”. Ostatecznie narada zakończyła się bez podjęcia jakiegokolwiek wiążącej decyzji poza rytualnym wręcz podsumowaniem, iż dała ona bardzo duży materiał do dalszej pracy<sup>31</sup>. Jak widać na przykładzie PUS – krytyce poddawano nie tylko kwestie rozdziału kompetencji, ale także sposób pracy poszczególnych urzędów<sup>32</sup>.

Oczywiście, owa krytyka była bardzo mocno związana z nasilającą się stalinizacją kraju. Pokazuje ona jednak wyraźnie brak większego zainteresowania władz centralnych chęcią rozwiązania (nie tylko instytucjonalnego) problemów, jakie skupiała wokół siebie podnosząca się powoli ze zniszczeń wojennych polska motoryzacja.

### **UNRRA, demobil i rewindykacje**

Źródłem wzrostu liczby aut były dostawy UNRRA (United Nations Relief and Rehabilitation Administration) oraz samochody pochodzące z demobilu i rewindykacji. Administracja Narodów Zjednoczonych ds. Pomocy i Odbudowy została utworzona 9 listopada 1943 r. w Waszyngtonie z inicjatywy Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, Wielkiej Brytanii, ZSRR oraz Chin. Jej działalność, trwająca do końca 1946 r., koncentrowała się na niesieniu materialnej pomocy

---

<sup>31</sup> AAN, KC PZPR, 237/XIII-144, Protokół posiedzenia rozszerzonej Sekcji Samochodowej przy Wydziale Komunikacyjnym KC PZPR odbytej w dn. 18 I 1950, npag.

<sup>32</sup> Por.: AAN, KC PZPR, 237/XIII-136, Protokół narady w sprawie gospodarki samochodowej odbytej 3 X 1950, npag.



dla krajów alianckich, które zostały najciężej dotknięte przez II wojnę światową. Pierwsze kontakty pomiędzy przedstawicielami UNRRA a rządem w Londynie zostały nawiązane latem 1944 r. Powstanie Polskiego Komitetu Wyzwolenia Narodowego skomplikowało negocjacje dotyczące przyszłej pomocy materialnej. Przez kilka miesięcy rozmowy toczyły się dwutorowo. Dopiero powstanie Tymczasowego Rządu Jedności Narodowej i uznanie go przez USA i Wielką Brytanię (5 lipca 1945 r.) zakończyło negocjacje<sup>33</sup>. Dwa miesiące później, 14 września, podpisana została umowa regulująca zasady pomocy dla Polski<sup>34</sup>. Nad całością akcji dostaw UNRRA, ale także i zakupów demobilowych czuwało Biuro UNRRA, Demobilów i Reliefu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu.

Pierwsze transporty towarów przybyły drogą morską do Rumunii jeszcze przed podpisaniem umowy – w kwietniu 1945 r., skąd następnie przewieziono je koleją do Polski<sup>35</sup>. Port w Gdyni pierwsze dostawy przyjął we wrześniu 1945 r., ostatnie natomiast w 1949 r. Na pomoc udzielaną w ramach UNRRA składały się, obok żywności, leków i ubrań, także urządzenia techniczne i środki transportu. Łączna wartość towarów przekazanych przez „ciotkę UNRRE” wyniosła około 470 mln dolarów<sup>36</sup>, z czego 38% (ok. 180 mln dolarów) pochłonęła żywność. Środki na odbudowę przemysłu wyniosły ponad 95 mln dolarów – w tej kwocie transport i komunikacja – 27,5 mln dolarów. Według sprawozdania przygotowanego przez Ministerstwo Handlu Zagranicznego do Polski w ramach UNRRA trafiło 18,9 tys. samochodów, z tego ponad 86% stanowiły auta ciężarowe i półciężarowe powyżej 3,5 t. Osobowych było 856 sztuk (głównie pojazdy terenowe: willys, ford GPW oraz dodge WC)<sup>37</sup>.

Rozdzielniki samochodów przygotowywane były początkowo przez KERM, a w okresie późniejszym przez CUP. Stroną techniczną rozdziału zajmował się PUS. Odbiorca samochodu najpierw był zobligowany do wpłacenia należności

---

<sup>33</sup> Do negocjowania warunków pomocy dla Polski dyrektor generalny UNRRA, Herbert H. Lehman, wyznaczył Michaiła Sergiejewicza Mienszikowa, przedstawiciela ZSRR w Radzie UNRRA: J. Reinisch, „*We shall Rebuild Anew a Powerful Nation*”. *UNRRA, Internationalism and National Reconstruction in Poland*, „*Journal of Contemporary History*” 43, 2008, lipiec, nr 3, s. 460–461.

<sup>34</sup> A. Juźwik, *Zagraniczna pomoc charytatywna dla dzieci i młodzieży w Polsce w latach 1945–1950*, „*Polska 1944/45–1989. Studia i materiały*” 2013, nr 11, s. 95.

<sup>35</sup> J. Reinisch, *op. cit.*, s. 461.

<sup>36</sup> AAN, MS, 1533, Notatka z działalności w 1949 r. Działu UNRRA Wydziału Rozrachunków Zagranicznych NBP, Warszawa, 7 I 1950, k. 9.

<sup>37</sup> T. Szczerbicki, *Samochody w PRL...*, s. 13; AAN, MPiH, 2151, Wykaz samochodów odebranych z dostaw UNRRA, Warszawa, 2 IX 1946, k. 23; AAN, MHZ, 2/1, Sprawozdanie z akcji UNRRA w Polsce 1945–1949, grudzień 1949, k. 82; nieco inne dane znalazły się w opracowaniu *Problem części zamiennych dla pojazdów samochodowych* (Warszawa 1949) przygotowanego w PKPG – tam liczba samochodów osobowych była wyższa i wyniosła 1383 pojazdy (przede wszystkim willys overland) – *ibidem*, k. 29.

za samochód według cennika przygotowanego przez KERM. Jednak pierwsze przygotowane cenniki nie różnicowały cen samochodów ze względu na ich stan techniczny oraz na to, czy są fabrycznie nowe, czy też używane. Stąd też często odbierający pojazdy byli skonsternowani, sądzili bowiem, iż wpłacali pieniądze za nowe wozy. Co więcej, nagminne były przypadki rozbierania na części najbardziej uszkodzonych i sfatygowanych pojazdów w celu naprawy tych w lepszym stanie technicznym<sup>38</sup>. Jeden z transportów z października 1945 r., składający się głównie z pochodzących z kanadyjskiego demobilu aut marki Ford i Chevrolet, jedynie w 20% był „w stanie zdolnym do dalszego natychmiastowego użytkowania”, natomiast pozostałe 80% były to wozy „średnio i ciężko uszkodzone”: „wybite szyby, urwane zderzaki, pocięte karoserje [sic!], zniszczony osprzęt, zepsute startery, prądnice, pompy benzynowe, dziurawe radiatory (chłodnice, woda cieknie), uszkodzone instalacje elektr.[yczne] i t.p. Do wszystkich akumulatorów trzeba dodać kwas, wodę destylowaną oraz podładować. Z tego ca 40 proc. akumulatorów jest całkowicie wyładowanych, zaś połowa z nich nie nadaje się do dalszego użytkowania z powodu zupełnego zniszczenia. Osprzętu przeważnie brakuje, ca 80 proc. demobilu jest bez plandek, zaś plandeki, znajdujące się na samochodach był[y] zwijane w stanie mokrym i pleśni[e]ją w związku z czym zmuszeni jesteśmy natychmiast po przyjmowaniu tych plandek, rozwieszać je na strychach, szczyszczać pleśń i suszyć zapobiegając tym samym ich całkowitemu zniszczeniu. [...] Wszystkie wozy oprócz całkowicie nowych mają bądź to ogumienie zniszczone ca 20 proc, dochodzące w niektórych przypadkach nawet do 50 proc. z tego około 10 proc z nowym protektorem. Przy wszystkich wozach, za wyjątkiem nowych Fordsonów brak kół zapasowych”. Jak zauważył członek Wydziału Kontroli i Odbioru Pojazdów przy PUS: „Są to wozy [...], które przeszły kampanię afrykańską od El Alenai [El Alamein – *H.W.*] aż do Tunisu” oraz kampanię włoską, zaś ich przebieg sięgał aż 35 tys. mil angielskich<sup>39</sup>.

Kwestia zapłaty za pojazdy pochodzące z dostaw UNRRA wywołała reakcję premiera Edwarda Osóbki-Morawskiego, który zlecił bezpłatne wydawanie samochodów niektórym instytucjom. Prezes CUP Czesław Bobrowski starał się wytłumaczyć premierowi, iż zasady rozdziału towarów, które zostały ustalone statutem UNRRA z 9 listopada 1943 r. a następnie powtórzone w umowie pomiędzy organizacją a polskim rządem, zakładały sprzedaż towarów „za walutę lokalną”, a uzyskane w ten sposób pieniądze miały być przeznaczane na dalszą pomoc dla ludności. Tak więc „rozdawanie ich za darmo” zmniejszałoby ogólną kwotę pomocy przyznanej Polsce. Zaznaczył ponadto, iż uchwała KERM zezwala na

<sup>38</sup> AAN, MHZ, 2/1, Sprawozdanie z akcji UNRRA w Polsce 1945–1949, grudzień 1949, k. 133.

<sup>39</sup> AAN, URM, 5/464, [Pismo informacyjne PZS nr 6 w Gdyni do Biura Kontroli przy Prezydium KRN], Gdynia, 13 X 1945, k. 1.

kredytowanie należności za samochody przez Ministerstwo Skarbu<sup>40</sup>. Dekretacja Osóbki-Morawskiego nie pozostawiała jednak wątpliwości co do opinii na temat zasad rozdziału towarów: „Nie uważam za słuszne takie przepisy umowy. Przecież tym co samochody dajemy – dajemy **pomoc potrzebującym**. Zróbcie jak chcecie, ale żeby nie było takiego absurdu, że samochody stoją, ministerstwa nie mogą kupić bo nie mają kredytów. Więc jaka korzyść gospodarcza ze stania samochodów? [wyróżnienie – H.W.]”<sup>41</sup>.

Aby usprawnić rozdział samochodów i uniknąć wspomnianych wcześniej „zatorów”, 8 lutego 1946 r. KERM wydał dwie uchwały: pierwsza powoływała do życia Centralę Zbytu Samochodów, która miała przejąć odbiór i dystrybucję pojazdów z zagranicznych dostaw; druga zaś ustaliła opłaty za auta oraz rabaty w zależności od stopnia zużycia i zdekompilowania pojazdu mechanicznego<sup>42</sup>.

Działalność Centrali Zbytu Samochodów była przedmiotem kontroli przeprowadzonej przez specjalną podkomisję Komisji Komunikacyjnej Krajowej Rady Narodowej ds. wyładunku i rozdziału samochodów UNRRA. Okazało się, iż powołanie Centrali Zbytu Samochodów nie przyniosło praktycznie żadnej poprawy. Samochody parkowane były na błotnistym terenie, gdzie stały „po osie w błocie, skąd wyciągane mus[zą] być ciągnikami”. Plac ten nie był ogrodzony, słabo strzeżony. Przyjeżdżający po odbiór pojazdów często „grasowali” po placu, wybierając dla siebie jak najlepsze (najmniej zniszczone) samochody, ewentualnie brakujące lub uszkodzone części bądź osprzęt wymontowywali z innych aut. Przedmiotem szabru były przede wszystkim części zamienne i, jak zauważyli członkowie podkomisji, brali w tym udział wszyscy, także pracownicy Centrali. Oprócz samochodów, do Gdyni-Orłowa przysłano w ramach UNRRA kilkaset ton części zamiennych w skrzyniach bez żadnego opisu, zarówno jeśli chodzi o zawartość ładunku, jak i jego przeznaczenie. Dodatkowo posłowie KRN zwracali uwagę na bardzo dużą różnorodność marek samochodów przysyłanych do Polski (22 marki) oraz ich duże zużycie (przebiegi wahały się kilku do kilkuset tysięcy mil). Samochodów nowych miało być jedynie 10%<sup>43</sup>.

Problemem, na który zwracał uwagę PUS, był także „nieszczelny” system rozprowadzania pojazdów – część z nich trafiała co prawda do urzędów państwowych czy też zakładów pracy, ale za pośrednictwem osób trzecich, które wchodziły w ich posiadanie nielegalnie. PUS ostrzegał: „Wydarzenia i poglądy, które przed wojną wydawały się nie do pomyślenia poza światem

<sup>40</sup> AAN, URM, 5/467, Notatka dla Obywatela Premiera w sprawie uregulowania należności za samochody, Warszawa, 17 XII 1945, k. 3.

<sup>41</sup> *Ibidem*, Dekretacja Ob. Premiera CUP, 31 XII 1945, k. 4.

<sup>42</sup> AAN, MHZ, 2/1, Sprawozdanie z akcji UNRRA, k. 133.

<sup>43</sup> AAN, KRN, 27, Protokół 25 posiedzenia Komisji Komunikacyjnej Krajowej Rady Narodowej w dniach 24 i 25 X 1946, k. 184–191.

passerów [sic!] są dziś na porządku dziennym”. Kradzione samochody, motocykle i części zamienne kupowały także osoby prywatne: „uczciwi robotnicy, lub jak to miało miejsce w kilku wypadkach z żołnierzami zdemobilizowanymi tracą swe oszczędności nabywając w nieświadomości od paserów lub nawet od złodziei pojazdy mechaniczne, których własność nie będzie przez Państwo uznana”<sup>44</sup>.

Oprócz dostaw UNRRA do Polski przybywały samochody w ramach demobilu, reparacji wojennych oraz rewindykacji. Zakupy zbędnego sprzętu wojskowego przez Polskę prowadzone były w ramach dwóch akcji o kryptonimach „A-50” (demobil amerykański) oraz „B-6” (demobil brytyjski). Demobil amerykański był kupowany na podstawie umowy kredytowej na sumę 50 mln dolarów zawartej pomiędzy rządem polskim i amerykańskim 22 kwietnia 1946 r.<sup>45</sup> Polska Misja dla zakupu demobilu amerykańskiego mieściła się w Paryżu. Jej pierwszym przewodniczącym był Zygmunt Modzelewski, zaś jego następcą, od lutego 1947 r., Wincenty Piekarec<sup>46</sup>. Do połowy 1947 r. udało się zakupić różnorodny sprzęt za łączną sumę 29 mln dolarów, w tym samochody osobowe, ciężarowe i straży ogniowej (ponad 4 tys. różnych marek i modeli) za ponad 3,6 mln dolarów<sup>47</sup>. Umowa kredytowa obowiązywać miała do końca 1947 r., jednak, jak alarmowało biuro polskiej misji w Paryżu, zakupy amerykańskiego demobilu były dość problematyczne: „Zakupy Misji w Paryżu posuwają się w ostatnich czasach w bardzo wolnym tempie. Sprzęt, który nam oferują, często nie odpowiada naszym potrzebom; napotykamy na duże trudności w związku z ilością i gatunkiem towaru, mimo, że kupujemy sprzęt czasem drugorzędny dla naszej gospodarki. [...] Misja w Paryżu nie będzie w stanie zrealizować do końca pożyczki amerykańskiej A-50”<sup>48</sup>.

Owe „duże trudności” i „wolne tempo” zakupów amerykańskiego demobilu związane były ze stanem technicznym oferowanych Polakom sprzętów oraz ich różnorodnością. Rodziło to problem – w przypadku samochodów – kosztów związanych z naprawami oraz wielością typów i marek, do których trzeba

<sup>44</sup> AAN, MAP, 488 (mf B-1473), Ostrzeżenie [wydane przez PUS], Warszawa, 5 XII 1945, k. 16.

<sup>45</sup> AAN, MS, 389, [List Thomasa Mc Cabe’a do Oskara Langego], Waszyngton, 22 IV 1946, k. 11–13.

<sup>46</sup> AAN, MHZ, 2/2, Uzupelnienie do sprawozdania [Komisji do zbadania i przedstawienia wniosku o zatwierdzenie rozliczeń dotyczących kosztów akcji demobilu brytyjskiego i amerykańskiego], [1950], npag.

<sup>47</sup> AAN, CUP, 1938, [Zakup sprzętu motoryzacyjnego z demobilu amerykańskiego], Paryż, 28 II 1947, k. 61–63.

<sup>48</sup> AAN, MS, 1612, Notatka w sprawie przedłużenia czasu trwania umowy o demobilu, [23 XII 1947], k. 74; *ibidem*, Notatka dla Podsekretarza Stanu do spraw Handlu Zagranicznego ob. Ludwika Grosfelda w sprawie przedłużenia kredytu pożyczki A-50 na rok 1948, Warszawa, 30 VIII 1947, k. 231.

było zapewnić dopływ części zamiennych. Nic zatem dziwnego, iż Podkomisja Zakupów Zagranicznych CUP „w zasadzie negatywnie [ustosunkowała się] do czynienia dalszych zakupów z demobilu amerykańskiego<sup>49</sup>. Ostatecznie jednak umowa dotycząca zakupów amerykańskiego demobilu została prolongowana do 1 lutego 1948 r., zaś strona polska zakupy zakończyła 31 stycznia<sup>50</sup>.

Zakupami brytyjskiego demobilu kierowała misja w Londynie. Rząd polski zawarł w czerwcu 1947 r. umowę finansową z rządem brytyjskim, na mocy której stronie polskiej został przyznany kredyt w wysokości 6 mln funtów, z czego 3,9 mln przeznaczono na zakup sprzętu demobilowego<sup>51</sup>. Ostatecznie ogólna suma zakupów wszystkich grup towarowych dokonanych w Wielkiej Brytanii zamknęła się w kwocie 4,4 mln funtów<sup>52</sup>. W tym zakupiono około tysiąca samochodów ciężarowych oraz pewną liczbę aut osobowych za łączną kwotę ponad 250 tys. funtów<sup>53</sup>. Wydaje się (przynajmniej w świetle dostępnych źródeł), iż samochody pochodzące z „B-6” były w nieco lepszym stanie technicznym, choć, jak podkreślano, nie były to samochody nowe<sup>54</sup>.

Warto wspomnieć w tym miejscu o tzw. Akcji „L-49”, którą prowadzono w ramach rewindykacji towarów z innych krajów (poza Niemcami i ich sojusznikami). W tym wypadku chodziło o dobra, które należały do rządu emigracyjnego w Londynie (stąd „L” w kryptonimie). Udało się odnaleźć kilka wzmianek na temat tej operacji – wśród „zysków”, które można zapisać po stronie Warszawy, znalazły się choćby dwa samochody osobowe: jeden marki Ford, który został

---

<sup>49</sup> AAN, CUP, 1939, Do ministra przemysłu i handlu, 2 XII 1947, k. 208.

<sup>50</sup> AAN, MPiH, 3833, Sprawozdanie nr 20 z działalności Wydziału Demobilu w ciągu roku 1947, Warszawa, 10 II 1948, k. 1–2. Sprzęt demobilu amerykańskiego nie był kupowany tylko i wyłącznie na terenie Francji. Mniej więcej od początku drugiego kwartału 1947 r. zakupy czyniono także na terenie Belgii, Niemiec, Anglii oraz Norwegii (głównie samochody).

<sup>51</sup> *Ibidem*, k. 3–4. W czerwcu 1946 r. przedstawiciele rządu polskiego złożyli w Ministry of Supply zapotrzebowanie na zakup 7 tys. samochodów ciężarowych o nośności od 1,5 do 4 ton. Jednak bardzo szybko owe założenia musiały zostać zrewidowane i zamiast „planowego” nabywania wybranych marek i typów pojazdów zakupów dokonywano w licytacjach pojedynczych egzemplarzy: AAN, MPiH, 294, Dotyczy: samochodów, 19 I 1948, k. 8–11.

<sup>52</sup> AAN, MPiH, 294, Dostawy z Demobilu Angielskiego B-6 od początku akcji do dnia 28 II 1949, k. 62.

<sup>53</sup> AAN, MPiH, 3870, Zestawienie samochodów, [b.d.], k. 44; *ibidem*, Sumaryczne zestawienie wycenionych i przecenionych pojazdów mechanicznych z Demobilu B-6, A-50 i UNRRA, Gdańsk-Oliwa, 10 I 1949, k. 61; AAN, MPiH, 3833, Wykaz sprzętu zakupionego za pożyczkę z demobilu angielskiego B-6 w czasie od dn. 1 VII do dn. 30 VII 1948, k. 193; AAN, MPiH, 3852 – tam dokładne wykazy transportów demobilu B-6 do Polski za okres od początku akcji do 30 III 1950.

<sup>54</sup> „[...] są to samochody prawie nieużywane, gdyż przeszły 200 do 500 mil, lecz są bez kół zapasowych, bez akumulatorów, bez narzędzi i wskutek braku konserwacji będą wymagały przeglądu w Polsce – szczególnie instalacje elektryczne” – AAN, MPiH, 3870, MPiH, Biuro UNRRA, Demobilu i Reliefu, Londyn, 29 IV 1948, k. 18–19.

sprowadzony do Polski, oraz drugi, marki Skoda, który został spieniężony na miejscu w Londynie<sup>55</sup>.

Pewna liczba samochodów znalazła się w rękach polskich w wyniku działalności Głównego Urzędu Likwidacyjnego jako mienie poniemieckie. Tylko w 1949 r. Okręgowy Urząd Likwidacyjny w Warszawie przejął przedmioty należące do tzw. Grupy III (środki transportu – samochody, kutry, platformy itp.) na sumę ponad 360 mln zł w cenach z 1939 r.<sup>56</sup> Niestety, nie udało się ustalić, jaki procent tej kwoty stanowiły samochody. Innym źródłem pojazdów były zakupy samochodów różnych marek należących do Armii Czerwonej.

Tuż po zakończeniu działań wojennych, aby zbudować park samochodów reprezentacyjnych dla członków rządu, KRN oraz korpusu dyplomatycznego akredytowanego przez rząd Polski, „który z powodów oczywistych własnych samochodów do Polski chwilowo nie [mógł] sprowadzić”, zwrócono się do gen. Karola Świerczewskiego, aby ten przekazał kilkanaście wozów z przeznaczeniem dla oficjeli państwowych<sup>57</sup>. Dopiero później zdecydowano się na import amerykańskich chevroletów, biucków oraz cadillaców<sup>58</sup>.

Według danych Ministerstwa Komunikacji w pierwszym półroczu 1948 r. po polskich drogach jeździły już ponad 93 tys. pojazdów mechanicznych,

<sup>55</sup> AAN, MS, 1537, Sprawozdanie z działalności Biura Rewindykacji, UNRRA, Demobilu i Reliefu za IV kwartał 1949 r., k. 9; por. AAN, Biuro Rewindykacji w Warszawie, 238.

<sup>56</sup> Pozostałe grupy przedmiotów mienia poniemieckiego przejmowanego przez Główny Urząd Likwidacyjny: grupa I – urządzenia domowe (umeblowanie, dywany itp., przedmioty antyczne i artystyczne); urządzenia gabinetów lekarskich i biur; przedmioty służące do wykonywania zawodu; grupa II – wszelkie remanenty maszyn, narzędzi, towarów, półfabrykatów; AAN, Główny Urząd Likwidacyjny, 77, Wykaz wartościowy ujętego ewidencyjnie i rozproszanego majątku ruchomego, Warszawa [24 I 1950], k. 65–76.

<sup>57</sup> Chodziło m.in. o będące w posiadaniu wojska pojazdy, głównie niemieckie marki: adler, opel kapitan czy wanderer: AAN, URM, 5/39, Do Dowódcy II-ej Armii Wojsk Polskich generała Świerczewskiego, Warszawa, 12 VII 1945, k. 20–20v.

<sup>58</sup> Patrz np.: AAN, CUP, 1939, Telefonogram, 30 XI 1946, k. 205. Dla Bolesława Bieruta planowano zakupić specjalny wóz, reprezentacyjny kabriolet, którego wnętrze miało być wyłożone czerwoną skórą: „Dostałem dyspozycję od Dyr. Askanasa za pośrednictwem Rady Handlowego zakupienia dla Pana Prezydenta czterodrzwiowego kabrioletu, koloru czarnego lub ciemno niebieskiego, wybitego czerwoną skórą. Gotowego kabrioletu 4 drzwiowego kupić tu nie można. Trzeba obstałować. W związku z tym rozmawiałem z różnymi fabrykami karoserii i doszedłem do wniosku, że najlepszy jest Chappron [Henri Chapron – francuski konstruktor nadwozi samochodowych – *H.W.*], który robi bardzo ładne rzeczy. Jednak dla kabrioletu 4-drzwiowego musi być dostatecznie długie podwozie. I w tej chwili tylko jeden Delahaye [francuska firma wytwarzająca samochody luksusowe i sportowe] produkuje podwozie, którego długość jest dostateczna. Jest to typ 180 4,5 litra 120CV przy rozstawie osi 3 m 335. Wykonanie tego zamówienia do końca roku i przybliżony koszt 3 500 000 fr. Ofertę wraz z zaprojektowanym rysunkiem prześlę w końcu przyszłego tygodnia. Wydaje mi się jednak, że jeżeli zestawienie kolorów w zamówieniu nie jest zastrzeżone przez rytuał, to lepiej dla czarnego kabrioletu dać zielone wybicie zamiast czerwonego” – *ibidem*, 1940, Sprawozdanie [„Varimex-u”] za okres od 2 do 8 IV, Paryż, 9 IV 1948, k. 69.

z czego samochodów osobowych było nieco ponad 26 tys., zaś ciężarowych niecałe 30 tys. Źródła pochodzenia tych pojazdów były więc co najmniej cztery: samochody niemieckie, z dostaw UNRRA, z demobilu radzieckiego, amerykańskiego i brytyjskiego oraz auta nowe importowane<sup>59</sup>. Aleksander Rostocki w „Życiu Gospodarczym” oszacował liczbę marek i typów pojazdów poruszających się po polskich drogach na kilkaset<sup>60</sup>.

Jednym z podstawowych źródeł importu samochodów była Francja. Na mocy umowy z 1 sierpnia 1946 r. na liście towarów znalazły się auta osobowe o wartości ponad 125 mln franków. W zamian Polska wysyłała do Francji węgiel<sup>61</sup>. Z kolei porozumienie zawarte w marcu 1948 r. przy okazji podpisania z państwem francuskim „umowy dotyczącej udzielenia przez Polskę odszkodowania dla interesów francuskich, dotkniętych przez ustawę polską z dnia 3 stycznia 1946 r. o nacjonalizacji” zakładało zawarcie pięcioletniego układu kredytowo-inwestycyjnego, przewidującego kompensatę wielkości 4,5 mln ton węgla za francuskie artykuły inwestycyjne. Połowę produktów stanowić miały artykuły przemysłu samochodowego<sup>62</sup>. Innym ważnym partnerem Polski w kwestiach importu samochodów i artykułów motoryzacyjnych były Włochy. O współpracy polsko-włoskiej będzie jeszcze mowa w dalszej części tekstu, w tym miejscu warto wspomnieć o podpisanej 27 grudnia 1947 r. umowie handlowej pomiędzy tymi dwoma krajami, na mocy której, w zamian za węgiel, do Polski trafić miały m.in.: samochody, akcesoria, maszyny do ich naprawy i obsługi oraz opony za łączną kwotę 1,7 mln dolarów amerykańskich<sup>63</sup>.

Wzrastająca liczba samochodów rodziła jednak dość poważny, ale i prozaiczny problem: w większości były to maszyny wysłużone, zwykle o przedwojennym rodowodzie; te z demobilu w dużej mierze miały przejechane tysiące, jeśli nie dziesiątki tysięcy kilometrów w różnych, często frontowych warunkach. Wydział Komunikacyjny KC PPR skarżył się na „niebывałą różnorodność typów maszyn i katastrofalny brak części zamiennych do nich”<sup>64</sup>. Z problemem tych ostatnich radzono sobie różnie: korzystano ze składnic niemieckich lub

---

<sup>59</sup> AAN, KERM, 218, Stan i potrzeby krajowego rynku samochodowego, Warszawa, 19 X 1948, k. 26. Import samochodów osobowych wyniósł (do końca 1948) niecałe 4,5 tys. sztuk: chevrolet fleetmaster – 700 szt. (import z Danii), simca – 395 oraz citroën – 623 szt. (Francja), reprezentacyjne buicki i cadillaki – 11 szt. ze Stanów Zjednoczonych, skoda – 2 tys. sztuk oraz włoskie fiaty 700 szt., *ibidem*, k. 27.

<sup>60</sup> A. Rostocki, *Sprawa taboru samochodowego*, „Życie Gospodarcze” 1948, nr 7, s. 298–300.

<sup>61</sup> AAN, MF, 21/384, k. 27–35.

<sup>62</sup> AAN, MPiH, 3493, Protokół dotyczący dostaw węgla polskiego do Francji od roku 1948 do 1952, k. 46–47; AAN, MF, 21/373, k. 63–64.

<sup>63</sup> AAN, MS, 404, Umowa handlowa między Rzeczpospolitą Polską a Republiką Włoską, 27 XII 19447, k. 64 i n.

<sup>64</sup> AAN, KC PPR, 295/XI–81 (mf 2315/15), Sprawozdanie z działalności Wydziału Komunikacji KC PPR za miesiące wrzesień–listopad 1946 r., [4 XII 1946], k. 11.

z części wytwarzanych w zakładach prywatnych<sup>65</sup>, ewentualnie wytwarzano je we własnym zakresie<sup>66</sup>. Jak dużym, a jednocześnie kosztownym problemem była kwestia części zamiennych świadczy zestawienie przygotowane przez Komisję Zakupów Zagranicznych Podkomitetu Motoryzacyjnego, gdzie planowany import podzespołów do willysów w 1949 r. miał sięgnąć 5 mln franków<sup>67</sup>. Niestety, problemem powoli stawała się ich dostępność (także ze względów politycznych). Rok wcześniej planowany import części zamiennych do samochodów „pounrowskich” miał wynieść 1,6 mld zł, a wyniósł niecałe 30% planowanej sumy<sup>68</sup>.

Aby zapanować nad tym motoryzacyjnym galimatiasem (ewentualnie, jak pisano: „przerazającą mozaiką”<sup>69</sup>) KERM uchwałą z 12 lutego 1949 r. określił, które marki należały do pojazdów typowych (te miały być poddawane remontom kapitalnym) oraz nietypowych (nie do remontu)<sup>70</sup>. Jeśli dołożymy do tego wcześniejszą decyzję o nakazie wyzbywania się przez urzędy państwowe „samochodów zbędnych i nadetatowych”<sup>71</sup>, okaże się nagle, iż i tak bardzo niewielka liczba samochodów została jeszcze bardziej ograniczona, zaś każdy pojazd stał się na wagę złota<sup>72</sup>. Poruszanie się samochodów należących do urzędów państwowych ograniczały dodatkowo uchwała Rady Ministrów z 23 lutego 1948 r. oraz okólnik nr 19 Rady Ministrów w sprawie używania osobowych pojazdów

<sup>65</sup> Potrzeba utrzymania samochodów „na chodzie” wymagała niejednokrotnie zakupów części zamiennych na wolnym rynku po „cenach spekulacyjnych”. Takie zakupy tłumaczono następująco: „Ponieważ części zamiennych nie można było uzyskać po cenach urzędowych dla tej prostej przyczyny, że ich nie ma, **byliśmy zmuszeni i niejednokrotnie będziemy zmuszeni w przyszłości kupować po cenach tak zwanego wolnego rynku.** Samochodów jest mało i unieruchomienie samochodu przez niewydanie kilku nawet set czy tysięcy złotych na części zapasowe równa się w obecnym stanie ilościowym samochodów – sabotażowi. Zakupienie tarczy sprzęgłowej do Willysa na wolnym rynku, podczas gdy dwie takie tarcze znajdują się w magazynie, nie jest ani przestępstwem ani niedopatrzaniem, jeżeli się zważy, jak ważną jest ta część zapasowa. Ponieważ obecnie na terenie Polski jest kilkaset Willyсів, oświadczam, że jesteśmy gotowi zakupić **każdą ilość tych tarcz, o ile tylko będziemy mieli sposobność** [wyróżnienie – H.W.]”, AAN, URM, 5/39, Do prezesa Rady Ministrów, 27 II 1945, k. 12.

<sup>66</sup> AAN, KERM, 219, Protokół nr 1 oględzin warsztatów remontowych Poczтового Urzędu Przewozowego Kraków, przy ul. Cystersów 21, [maj 1949], k. 156.

<sup>67</sup> AAN, KERM, 222, [Dot. wniosków importowych], Warszawa, [5 III 1949], k. 18.

<sup>68</sup> *Ibidem*, Sprawozdanie z działalności w roku 1948 Dyrekcji Naczelnej [Centrali Handlowej Przemysłu Motoryzacyjnego Motozbyt], Warszawa, marzec 1949, k. 248.

<sup>69</sup> AAN, CUP, 2921, Motoryzacja w Trzyletnim Planie Odbudowy, k. 11.

<sup>70</sup> MP, 1949, nr 59, poz. 797 – samochody osobowe, jakie znalazły się w kategorii typowe to: chevrolet fleetmaster, citroën III, fiat 110, skoda tudor, willys.

<sup>71</sup> AAN, KERM, 218, Protokół posiedzenia ścisłego Prezydium Komitetu Ekonomicznego Rady Ministrów w dn. 27 VIII 1948, k. 11–12.

<sup>72</sup> Pojazdy mechaniczne, zwłaszcza samochody osobowe, często stawały się przedmiotem rekwizycji ze strony wojska oraz Urzędu Bezpieczeństwa. Źródła pokazują, iż zwłaszcza w latach 1945–1946 wielokrotnie dochodziło do „przejmowania” samochodów, także tych należących do administracji publicznej czy zakładów pracy. Skargi takie wpływały m.in. do PUS: patrz: AAN, MK, 1132.



mechanicznych<sup>73</sup>. Przepisy ściśle określały dozwolony promień wyjazdów (poza samochodami reprezentacyjnymi) – np. dla administracji wojewódzkich było to początkowo 40 km, później od 20 do 50 km w zależności od gęstości sieci publicznych środków lokomocji, dla powiatów – do granic administracyjnych. Oczywiście takie ograniczenia wzbudziły natychmiast protesty zainteresowanych, zwłaszcza pracowników urzędów wojewódzkich, którzy skarżyli się na „nierealne” ograniczenia zasięgu wyjazdów<sup>74</sup>.

Pośród wspomnianych wyżej 26 tys. samochodów osobowych, jak podawano w raporcie Ministerstwa Przemysłu i Handlu, „w sektorze czysto państwowym” (poza autami należącymi do sektora spółdzielczego) znajdowało się 12 tys. sztuk, z czego autami „typowymi” było jedynie 5 tys. Pozostałe należały do kategorii „nietypowych”, co więcej, ich stan techniczny był bardzo zły. Zakładano, iż około 50% w ciągu 1949 r. będzie musiało być wycofane z ruchu ze względu na zużycie oraz „całkowitą nieopłacalność eksploatacji”. Nieco inne statystyki, przygotowane dla CUP podawały, iż w lutym 1949 r., tuż przed wprowadzeniem w życie owego podziału na „typowe” i „nietypowe”, spośród 32 662 samochodów osobowych jedynie 7538 zaliczano do kategorii pierwszej (patrz tabela 1)<sup>75</sup>. Dane te także pokazują „popularność” poszczególnych marek.

Tabela 1

Stan samochodów osobowych typowych i nietypowych w Polsce na 1 lutego 1949 r.

| Marka         | Liczba      |
|---------------|-------------|
| <b>Typowe</b> |             |
| Skoda         | 2064        |
| Fiat          | 1942        |
| Willys        | 1383        |
| Citroën       | 1203        |
| Chevrolet     | 996         |
| <b>Razem</b>  | <b>7588</b> |

<sup>73</sup> AAN, MAP, 488 (mf B-1473), Okólnik nr 19 w sprawie używania osobowych pojazdów mechanicznych, Warszawa, 22 V 1948, k. 70; *ibidem*, Zarządzenie ministra administracji publicznej w sprawie zasad używania samochodów osobowych, będących w posiadaniu władz i urzędów administracji ogólnej oraz samorządu terytorialnego, Warszawa, 23 III 1949, k. 394–396. Samochody osobowe podzielono na trzy kategorie: R – reprezentacyjne (należące m.in. do: prezydenta, członków Rady Państwa, Prezydium Sejmu, prezesa Rady Ministrów, ministrów i podsekretarzy stanu, wojewodów), D – dyspozycyjne (przeznaczone do zaspokajania potrzeb komunikacyjnych określonych jednostek służbowych celem usprawnienia ich pracy); F – funkcyjne (związane z wykonywaniem określonych czynności przez pracownika i przeznaczone jako narzędzie jego pracy).

<sup>74</sup> Patrz np.: AAN, MAP, 488 (mf B-1473), [Pismo w sprawie] promienia wyjazdów dla samochodu dla prezydenta miasta Katowice, k. 130.

<sup>75</sup> AAN, CUP, 2994, Stan samochodów osobowych na 1 II 1949, k. 211.

| <b>Nietypowe (najliczniejsze)</b> |               |
|-----------------------------------|---------------|
| Opel                              | 6799          |
| DKW                               | 3938          |
| Mercedes                          | 2410          |
| Ford                              | 1620          |
| Adler                             | 1601          |
| Wanderer                          | 1139          |
| Hanomag                           | 1039          |
| BMW                               | 912           |
| Hansa                             | 442           |
| Tatra                             | 413           |
| <b>Razem</b>                      | <b>20 313</b> |
| <b>Pozostałe nietypowe</b>        | <b>4761</b>   |
| <b>Ogółem</b>                     | <b>32 662</b> |

Źródło: AAN, CUP, sygn. 2994, Stan samochodów osobowych w Polsce na 1 II 1949, k. 211.

Uzupełnienie stanu i utrzymanie *status quo* wymagało importu minimum 2 tys. nowych samochodów i była to liczba, która, jak zaznaczono, w żadnym wypadku nie mogła być dalej zmniejszana, gdyż „okrojenie jej spowodowałoby dotkliwie zahamowanie życia gospodarczego”<sup>76</sup>. Ostatecznie jednak specjalna komisja powołana do zaopiniowania owych planów, złożona z przedstawicieli MPiH, MK, Ministerstwa Rolnictwa i Reformy Rolnej, „Motozbytu” oraz Państwowych Zakładów i Warsztatów Samochodowych, okroiła o połowę import samochodów osobowych: „Importując tę ilość z góry przewiduje się związane z tym duże trudności, które jednak trzeba będzie pokonać przez utrzymanie na chodzie jak największej ilości pojazdów nietypowych, do czasu rozwinięcia się polskiej produkcji samochodów osobowych. Samochody osobowe należy zaimportować z Czechosłowacji”<sup>77</sup>.

### **Automobilklub Polski**

Pułkownik Władysław Maskalan, przedwojenny pracownik moskiewskich Zakładów Budowy Samochodów, który w latach 1946–1948 pełnił funkcję

<sup>76</sup> AAN, MPiH, 2410, Ogólnokrajowe zapotrzebowanie na r. 1949 i próba bilansu taboru pojazdów mechanicznych, k. 22.

<sup>77</sup> *Ibidem*, Plan importu motoryzacyjnego na rok 1949, k. 13.

szefa Departamentu Samochodowego MON, w październiku 1947 r. wyszedł z inicjatywą zwołania Krajowego Zjazdu Motoryzacji. Zjazd miał podsumować dotychczasowe efekty prowadzonej przez państwo polskie polityki wobec rozwoju motoryzacji oraz obecną sytuację, która istniała w tej materii zarówno w Polsce, jak i na świecie<sup>78</sup>. Projekt Maskalana znalazł się u Stefana Askanasa, który jednak zaopiniował go dla KC PPR negatywnie: „Zjazd mógłby być zwołany z dwóch przyczyn: gdybyśmy mieli plan na przyszłość i chcieli zmobilizować siły motoryzatorów do wykonania tego planu lub też dla podzielenia się z motoryzatorami dotychczasowymi wysiłkami. W obecnym momencie nic konkretnego ani w jednym ani w drugim momencie powiedzieć nie moglibyśmy. [...] Zjazd uważam za słuszny i konieczny dopiero w maju 1948 roku. Do tego czasu musi być przepracowane: 1) plan motoryzacji, 2) podsumowanie wyników dotychczasowej pracy, 3) reorganizacja Automobilklubu, 4) wytyczne i program «uderzeniowy» zjazdu”<sup>79</sup>.

W wypowiedzi Askanasa zwracają uwagę dwie kwestie. Po pierwsze, sprawa „planu na przyszłość” – jego brak, zwłaszcza w momencie, kiedy wciąż działała cupowska komisja do spraw motoryzacji (którą Askanas zresztą kierował), świadczy o jej wątpliwym wpływie na tworzenie polityki państwa wobec motoryzacji, a nawet o braku tejże (o tym będzie jeszcze mowa niżej). Po drugie, zwrócono uwagę na Automobilklub Polski. Dzieje tej organizacji po zakończeniu II wojny światowej są przykładem typowym dla tego typu stowarzyszeń, które stanęły w obliczu zmian politycznych.

Automobilklub Polski był największą organizacją skupiającą „zmotoryzowanych” w Polsce. Jego rodowód sięgał okresu II Rzeczypospolitej – powstał w 1920 r. Po wojnie został reaktywowany w maju 1946 r., zaś w lipcu tego samego roku ukonstytuował się Zarząd Główny, na którego czele stanął minister Jan Rabanowski. W Zarządzie skupione były osoby, których związki z Automobilklubem i motoryzacją sięgały jeszcze okresu przedwojennego<sup>80</sup>.

---

<sup>78</sup> Planowano następujące referaty: „Trzyletni plan odbudowy gospodarczej kraju i zagadnienia motoryzacji” (przygotowanie referatu przez CUP), „Plan rozwoju przemysłu motoryzacyjnego” (prelegent z Ministerstwa Przemysłu), „Historia i przyszłość polskiego automobilu”, „O jednolitym szkoleniu kierowców w kraju” (MON), „Kierunek rozwoju sportu automobilowego i motocyklowego”. Na zjeździe mieli przemawiać Minc, Jaroszewicz, Rabanowski, zaś „w ramach zjazdu w godzinach wieczornych odbędą się odczyty – «Zalety i wady nowoczesnych samochodów produkcji amerykańskiej, francuskiej i radzieckiej», «O nowoczesnym paliwie i smarach», «O ogumieniu»”, AAN, KC PPR, 295/XI–277 (mf 2334/16), Plan Krajowego Zjazdu Motoryzacji, [październik 1947], k. 158; *Płk Władysław Maskalan*, „Wojskowy Przegląd Historyczny” 1980, nr 3, s. 324–325.

<sup>79</sup> AAN, KC PPR, 295/XI–277 (mf 2334/16), Notatka Planu Krajowego Zjazdu Motoryzacji, Warszawa 30 X 1947, k. 157.

<sup>80</sup> Wiceprezesami zostali: Piotr Jaroszewicz, gen. Wiktor Grosz, Mieczysław Skotnicki (dyrektor Centralnego Zarządu Motoryzacji) oraz Janusz Regulski – wiceprezes przedwojennego

W sierpniu 1946 r. ukazał się pierwszy numer oficjalnego pisma Automobilkлубu: „Motoryzacji”. Bardzo szybko organizowały się terenowe oddziały – w połowie 1946 r. było ich już 14. Jesienią zorganizowano pierwszy, tradycyjny Rajd Automobilkлубu, w którym udział wzięło 71 zawodników. Rozgrywano także wiele wyścigów, tzw. jednodniówek, co było niejako wymuszone stanem technicznym samochodów, ale i ograniczeniami paliwowymi<sup>81</sup>. W 1948 r., po zakończeniu XIV Międzynarodowego Rajdu Polski, zawodnicy biorący w nim udział oraz działacze Automobilkлубu przyjęci zostali przez Bolesława Bieruta, który przejął protektorat nad organizacją.

Być może władze, znając przedwojenną historię oraz popularność Automobilkлубu, próbowały stworzyć analogiczną, lecz koncesjonowaną przez siebie organizację. W tym celu, z inicjatywy PUS, we wrześniu 1945 r. doszło do zwołania Zjazdu Automobilistów. Okazją do zgromadzenia w jednym miejscu pracowników PUS, PZiWS oraz PKS było uroczyste otwarcie Państwowych Zakładów Samochodowych nr 2 w Warszawie. Oprócz zwyczajowych „meldunków” o dotychczasowych dokonaniach „na polu motoryzacji”, zebrani ogłosili „Deklarację ideową zjazdu polskich automobilistów”, która miała być wstępnym krokiem do powołania Zrzeszenia Polskich Automobilistów. Deklaracja jest bardzo ciekawym dokumentem programowym. Pełna typowych zwrotów (m.in. o przewodniej roli Rządu Jedności Narodowej, „Wielkim Przyjacielu Naszego Narodu Józefie Stalinie” i „braterskiej Armii Czerwonej”), była wykładnikiem oficjalnej polityki państwa wobec motoryzacji. Według niej samochód miał stać się „nie tylko środkiem przyspieszającym rozwój życia gospodarczego, ale pomocą wszystkim obywatelom w wykonywaniu ich pracy i ułatwianiu warunków bytowych w życiu indywidualnym oraz inicjatywie prywatnej”. Owo „ułatwianie warunków bytowych” wszystkim obywatelom mogło w pewnym sensie świadczyć o dopuszczaniu możliwości posiadania samochodów przez osoby prywatne, choć w dalszej części czytamy, iż środki transportowe „jako ogólne dobra narodu” miały być źródłem dobrobytu i ułatwieniem pracy wszystkim, a nie sposobem na ułatwienie „pogoni za zyskiem, czy wygodą prywatną”<sup>82</sup>. Niestety, nie udało się odnaleźć żadnych źródeł świadczących o istnieniu Zrzeszenia. Prawdopodobnie pomysł nigdy nie wyszedł poza ów zjazd i nie przybrał

---

Automobilkлубu. Oprócz nich do Zarządu należało ponad 40 osób, w tym tak zasłużeńi dla rozwoju przedwojennej motoryzacji jak: Witold Rychter, Włodzimierz Zeydowski, Józef Docha czy też wspomniany już Regulski – *Automobilkлуб Polski 1909–2009. Monografia*, [red. B. Mierkowski], Warszawa [2009], s. 34.

<sup>81</sup> *Ibidem*, s. 34–38.

<sup>82</sup> AAN, KC PPR, 295/XI–278 (mf 2334/16), Rezolucja, Warszawa, 23 IX 1945, k. 103–104a; *ibidem*, Deklaracja Ideowa Zjazdu Polskich Automobilistów zwołanego z inicjatywy Państwowego Urzędu Samochodowego w dn. 23 IX 1945 r. w Warszawie, w celu stworzenia organizacji społecznej automobilistów od nazwą „Zrzeszenie Polskich Automobilistów”, k. 106–108.

formy organizacyjnej. W tej sytuacji Automobilklub Polski stał się jedyną tego typu organizacją w kraju.

Praktycznie od samego początku swojego powojennego istnienia był on poddawany wnikliwej obserwacji oraz krytyce. Szczególnie mocno wypominano organizowane rajdy samochodowe. Jeden z nich, XIII Międzynarodowy Rajd Automobilklubu Polski z 1947 r., stał się przedmiotem dyskusji na posiedzeniu Biura Politycznego KC PPR, gdzie został nazwany „szkodnictwem”, podjęto zaś decyzję, że wyjazdy kierowców „rządowych limuzyn” będą dokładnie sprawdzane<sup>83</sup>. Ta druga uwaga dotyczyła kwestii użycia w wyścigu samochodów należących do państwowego parku maszyn. Automobilklub bronił się przed zarzutami, argumentując, iż jedynie 13 (na 63) zawodników wzięło udział w rajdzie w autach służbowych, zaś sam rajd był znakomitą okazją do sprawdzenia samochodów w trudnych warunkach („Rajd jest szkołą twardą. Wymaga fachowości i szybkiej orientacji”). Co więcej, „wozy nie korzystały z żadnych przydziałowych ani ulgowych materiałów pędnych”. Wiele z nich było wyremontowanych w Państwowych Zakładach Samochodowych w Solcu, co udowodniło „wartość generalnego remontu w PZS”<sup>84</sup>.

Nie rozpedziło to jednak „czarnych chmur” zbierających się nad Automobilklubem. Być może jedną z przyczyn był skład personalny Zarządu Głównego oraz jego oddziałów terenowych. Obecność w nich osób, które w okresie międzywojennym odgrywały ważną rolę zarówno w życiu gospodarczym, jak i politycznym, w stalinizującej się rzeczywistości końca lat czterdziestych nie mogła przejść niezauważona. Pod koniec 1949 r. podjęto decyzję o połączeniu Automobilklubu Polski z Polskim Związkiem Motocyklowym, istniejącą od 1926 r., a reaktywowaną w styczniu 1946 r. organizacją skupiającą „fascynatów” sportów motocyklowych. Przyczyna była jednoznaczna: „Członkowie Automobilklubu w dużej części składają się z elementu wrogiego klasie robotniczej lub obojętnego, a częściowo z fanatyków tego sportu”<sup>85</sup>. W innym miejscu czytamy: „Praca partyjna na terenie Automobilklubu w dosłownym znaczeniu tego słowa nie istnieje. Do niedawna władze naczelne i terenowe, oraz ogół członków tej dość dobrze zorganizowanej instytucji, poza nielicznymi wyjątkami, składały się w swojej przeważającej części z osób raczej ideowo obojętnych, lub też ledwie życzliwych jeżeli nie wrogich. Ma to swoje uzasadnienie w tym, że w Polsce przedwrześniowej właścicielami czy też korzystającymi z samochodu był klasowo nam obcy element, który i obecnie z racji swojego wykształcenia,

<sup>83</sup> AAN, KC PPR, 295/V/3 (mf 2090/1), Protokół nr 15 posiedzenia BP z dn. 21 VI 1947, k. 92; *Ten raid [!] nam się nie podoba*, „Głos Ludu” z 20 VI 1947.

<sup>84</sup> AAN, CUP, 1938, k. 227.

<sup>85</sup> *Automobilklub Polski...*, s. 38; AAN, KC PZPR, 237/XIII–143, Protokół posiedzenia Sekcji Samochodowej przy Wydziale Komunikacji KC PZPR odbytej w dn. 26 X 1949, npag.

również i dziś znajduje się w pierwszych albo w środkowych szeregach administracji państwowej czy też mniej uspołecznionych organizacji. [...] Obecnie w końcowej fazie jest połączenie Auto i moto klubów w jeden i te [sic!] rozumne pociągnięcie organizacyjne pozwoli dopiero na podbudowę klasową tej organizacji, gdyż wśród motocyklistów jest już pokaźna ilość robotników o to elementu zdrowego psychicznie i wyrobionego politycznie. [...] Wzorem innych organizacji społecznych, właśnie dla zabezpieczenia ciągłości pracy politycznej, musimy i tu urlopować z zachowaniem poborów, odpowiednich ludzi w ilości zależnej od zasięgu organizacyjnego jednostki”<sup>86</sup>. Jak zatem widać, „rozprawa” z Automobilklubem nie różniła się od podobnych działań wymierzonych w inne organizacje społeczne.

Scalenie obu organizacji w Polski Związek Motorowy nastąpiło 30 stycznia 1950 r. Dotychczasowi działacze zostali usunięci z organizacji, nawet aresztowani<sup>87</sup>. Przed nową organizacją postawiono poważne zadanie „wychowania człowieka w sensie ideologicznym i sportowym, czyli stworzenie typu człowieka jakiego chcielibyśmy widzieć”. Polski Związek Motorowy miał stać się miejscem porad technicznych dla racjonalizatorów i wynalazców oraz zajmować się szkoleniem kierowców amatorów i turystyką<sup>88</sup>.

Warto jednak przytoczyć opinię na temat działalności związku, napisaną na początku 1953 r., a więc ponad trzy lata po jego „oczyszczeniu”. Otóż, w 1952 r. została przeprowadzona kolejna taka „akcja”, której efekty wciąż były dalekie od oczekiwanych, bowiem, jak czytamy w notatce, „kadra etatowa PZMot. [...] jest jeszcze w poważnej mierze zaśmiecona elementem politycznie i ideologicznie obcym, który utrzymuje się w organizacji często dzięki mitowi «niezastąpionych speców»”<sup>89</sup>.

### Samochody prywatne

Ustalenie liczby prywatnych samochodów w pierwszych powojennych latach jest bardzo trudne. Nawet przeprowadzane przez państwo rejestracje pojazdów, ze względu na brak pełnych statystyk, nie pozwalają na bliższe zbadanie problemu. Warto jednak poświęcić nieco miejsca temu zagadnieniu.

---

<sup>86</sup> AAN, KC PZPR, 237/XIII–143, [Referat tow. Rakowskiego o Automobilklubie Polski], [26 X 1949], npag.

<sup>87</sup> Janusz Regulski w 1948 r. został skazany na 14 lat więzienia – H. Korczyk, *Regulski Janusz*, w: *Polski słownik biograficzny*, t. 30, Kraków 1987, s. 742–744; patrz także: J. Regulski, *Blaski i cienie długiego życia*, Warszawa 1980.

<sup>88</sup> AAN, KC PZPR, 237/XIII–143, [Referat tow. Rakowskiego], npag.

<sup>89</sup> AAN, KC PZPR, 1658 (mf 2824), Notatka w sprawie Polskiego Związku Motorowego, Warszawa, 2 II 1953, k. 252.

Rejestracją pojazdów początkowo zajmował się PUS. Na mocy uchwały KERM, która brała, jak pisano, „pod uwagę zaopatrzenie w środki transportowe życia gospodarczego w związku z rozwojem inicjatywy prywatnej oraz potrzebę posiadania środków komunikacyjnych przez pracowników wolnych zawodów”, podstawowymi dokumentami, które umożliwiały rejestrację były m.in.: dowód rejestracyjny, polisa asekuracyjna, międzynarodowe świadectwo samochodowe wystawione przez władze polskie na dany pojazd lub inny dowód „uznany przez PUS za dostatecznie stwierdzający prawo posiadania pojazdu”, rozkaz Naczelnego Dowództwa Wojska Polskiego przydzielający na własność dany pojazd wyższemu wojskowemu, dowód zakupu wystawiony przez Ministerstwo Żeglugi i Handlu Zagranicznego bądź Urząd Handlu Zagranicznego RP na dany pojazd mechaniczny w czasie po zakończeniu wojny, dokumenty, których wiarygodność została potwierdzona przez Wojewódzki Urząd Bezpieczeństwa Publicznego lub Powiatową bądź Wojewódzką Radę Narodową, a świadczące o tym, iż pojazd został przez zgłaszającego „zbudowany/złożony z części własnym wysiłkiem i własnymi środkami”. Wszyscy, którzy nie posiadali wyżej wymienionych dokumentów, mogli być dopuszczeni do rejestracji pojazdów po uiszczeniu opłaty, która wynosiła: od 2 do 3 tys. zł za motocykl, od 5 do 15 tys. zł za auto osobowe, od 10 do 30 tys. zł za samochód ciężarowy oraz od 10 do 25 tys. zł za autobus. Rejestrować pojazdy mogły: prywatne przedsiębiorstwa przemysłowe, handlowe i przewozowe, gospodarstwa rolne, ogrodnicze i sadownicze na podstawie opinii dostarczanych przez izby przemysłowo-handlowe, rzemieślnicze i rolnicze wraz z potwierdzeniem, iż ubiegający się o rejestrację opłacił zaliczkę na poczet podatku obrotowego za okres poprzedzający zgłoszenie. Uchwała dopuszczała możliwość rejestracji pojazdu przez osoby prywatne, ale tylko te, „którym są one potrzebne ze względu na rodzaj ich pracy/zajęcia” oraz wojskowym. Miało to być potwierdzone przez „władzę służbową ubiegającego się o rejestrację lub przez właściwą izbę samorządu gospodarczego lub zawodowego (izby przemysłowo-handlowe, rzemieślnicze, rolnicze, izby lekarskie, adwokackie)”. Po dokonanej rejestracji PUS wydawał posiadaczowi pojazdu m.in.: druki wyjazdowe oraz zlecenia niezbędne do nabycia benzyny po cenach komercyjnych<sup>90</sup>. Trudności paliwowe, z którymi w tym czasie się zmagano, miały zostać rozwiązane poprzez ustalenie norm zaopatrzenia na bardzo niskim poziomie. Chciano w ten sposób, jak pisano, zapanować nad „przerostem używalności samochodów” – „**Dla uzdrowienia rynku zostały ustalone normy wegetatywne zaopatrzenia wszystkich samochodów w benzynę** [wyróżnienie – *H.W.*], ponad tą normę zwiększone ilości benzyny otrzyma park państwowy, pozostali użytkownicy będą zakupywali benzynę po cenach komercyjnych”<sup>91</sup>.

<sup>90</sup> AAN, KC PPR, 295/XI-278 (mf 2334/16), [Uchwała KERM w sprawie rejestracji pojazdów mechanicznych], [b.d.], k. 300–302.

<sup>91</sup> AAN, MK, 219, Zakres prac dokonywanych w komunikacji, [1945], npag.

28 czerwca 1946 r. Ministerstwo Komunikacji wydało zarządzenie o tzw. prywatnej rejestracji, które opierało się na przedwojennym rozporządzeniu o ruchu pojazdów mechanicznych na drogach publicznych, znosząc jednocześnie wszystkie okólniki i zarządzenia wydane przez PUS (już wówczas nieistniejący) oraz CZM. Od tej chwili rejestracją pojazdów zajmować się miała ta druga instytucja. Od 1 lipca 1946 r., a więc od momentu rozpoczęcia rejestracji na mocy zarządzenia ministerstwa, do początku września zarejestrowano niemal 2,7 tys. prywatnych samochodów oraz przerejestrowano 129 („przerejestrowanie” oznaczało, iż samochód uprzednio należał do instytucji państwowych). Osoba chcąca zarejestrować samochód musiała udowodnić swoje prawa do pojazdu przy pomocy odpowiednich, wymienionych w zarządzeniu ministra komunikacji dokumentów. Jednak okazało się, iż owo zarządzenie nie uwzględniało wielu dokumentów, jak np. dowodów rejestracyjnych wydanych przez władze niemieckie na terenach włączonych do Polski bądź dowodów, które wydawano w zamian za odebrane dowody polskie, jednak bez rekwizycji samochodu (ale z zakazem jego używania)<sup>92</sup>. Kolejna rejestracja zarządzona została w maju 1947 r.<sup>93</sup> Niestety nie udało się ustalić, jaki był jej efekt. Niemniej wydaje się, iż można zaryzykować hipotezę, która szacuje liczbę samochodów w rękach prywatnych na około 10–15% liczby podawanej w oficjalnych statystykach.

### **W poszukiwaniu samochodu osobowego**

Mimo zdecydowanego prymatu transportu oraz zwiększeniu liczby aut ciężarowych, w powojennej Polsce cały czas myślano o uzupełnieniu parku maszyn samochodami osobowymi. Poszukiwano samochodu, którego nadwozie dawało możliwość przekształcenia go w sanitarkę bądź niewielką półciężarówkę.

W Centralnym Zarządzie Przemysłu Metalowego pojawił się nawet pomysł „wysondowania aktualnych trendów na rynkach motoryzacyjnych, a następnie dokonania zakupu kilku egzemplarzy wybranych spośród «przodujących marek»”. Najciekawiej, w opinii CZPM, wyglądał brytyjski samochód Jovett Javelin salon. Miał się on odznaczać „rewelacyjnymi cechami, tak silnika [...] jak i podwozia, które nadto nadaje się dla wozu dostawczego [...] czego nie można powiedzieć o wozach «Opel» (Kapitan, Olympia, Kadett)”<sup>94</sup>, a więc spełniał wszystkie stawiane przed nim wymagania. Ostateczna zgoda na zakup pojazdu

---

<sup>92</sup> AAN, KRN, 27, Protokół 35 posiedzenia Komisji Komunikacyjnej, Warszawa [1 X 1946], k. 522–526.

<sup>93</sup> Dz.U. 1947, nr 38, poz. 190 i 191.

<sup>94</sup> AAN, KERM, 215, Pismo Centralnego Zarządu Przemysłu Metalowego do Centralnego Urzędu Planowania Departament Komunikacji i Łączności. W sprawie zakupu samochodu wzorcowego, 23 III 1948, k. 14.



została wydana – egzemplarz, który przybył do Polski, został poddany badaniom technicznym, a ich wyniki tylko potwierdziły wcześniejsze, bardzo pozytywne opinie na jego temat<sup>95</sup>.

Innym kierunkiem była firma General Motors, ze względu na historyczne kontakty i funkcjonujące przed II wojną światową Towarzystwo Przemysłowe Zakładów Mechanicznych „Lilpop, Rau i Loewenstein”. Kontakty pomiędzy rządem polskim a przedstawicielami koncernu nawiązane zostały krótko po zakończeniu działań wojennych. Oferta skierowana do Polski, oprócz części zamiennych do samochodów marki Chevrolet, przewidywała także możliwość budowy fabryki aut<sup>96</sup>.

W aktach Urzędu Rady Ministrów zachował się interesujący, lecz niestety anonimowy „Memoriał”, skierowany do CZM we wrześniu 1946 r. W kilkunastu stronnicowym dokumencie pojawiły się dwie koncepcje nawiązania kontaktów z General Motors. Pierwsza zakładała stworzenie w Polsce przedstawicielstwa firmy amerykańskiej, które miałyby prowadzić sprzedaż „wszelkiego rodzaju samochodów osobowych, ciężarowych, traktorów, ciągników, autobusów [...] po cenach i na warunkach ustalić się jeszcze mających”. Druga koncepcja dotyczyła budowy montowni samochodów w Polsce (lokalizacja: Gdańsk), która będzie jedyną w Europie Środkowej i Wschodniej, także „na warunkach szczegółowo omówić się mających”. Co istotne, konkurentem Polski miała być w tym zakresie Czechosłowacja<sup>97</sup>. Pomimo wielu znaków zapytania (autor, data), jakie niesie ze sobą ów „Memoriał”, to korespondencja pomiędzy urzędami państwowymi, która była jego wynikiem, pozwala rzucić nieco więcej światła na kwestie obecności General Motors w Polsce.

Otóż samochody tej firmy były ważnym elementem parku reprezentacyjnego przeznaczonego dla najważniejszych osób w państwie. Prawdopodobny czas

<sup>95</sup> *Ibidem*, Protokół drugiego posiedzenia Podkomisji Zakupów Zagranicznych, Warszawa, 20 VIII 1948, k. 56.

<sup>96</sup> Zachowało się tłumaczenie (dość niewprawne) oferty General Motors, skierowanej do Ministerstwa Komunikacji. Czytamy tam m.in.: „General Motors jest skłonne, za określoną opłatą, oddać do dyspozycji Rządu Polskiego wszelkie swoje informacje dotyczące się montażu samochodów i jesteśmy również skłonni współpracować w zaplanowaniu samej wytwórni – szczególnie w sprawie maszyn potrzebnych do zainstalowania. Pozatem General Motors odda do dyspozycji inżynier[ów] i fachowc[ów] w związku z uruchomieniem i zapoczątkowaniem roboty w takiej fabryce – wogóle będziemy w każdym czasie radzi pomagać dla osiągnięcia najlepszego rezultatu. Oczywiście zaplanowanie Zakładu Montażowego jest bardzo skomplikowaną sprawą i rysunki rozplanowania szczegółowego nie mogą być opracowane dopóki nie ma szczegółów odnośnie proponowanych pomieszczeń fabrycznych. [...] uważamy, że doświadczenia General Motors na całym świecie, jego środki i jego poprzednie doświadczenia w Polsce, włączając w to błędy [...] winny okazać się bardzo cennymi przy rozpoczynaniu nowych zamierzeń montażowych w czasie obecnym [pisownia oryg.]”, AAN, CUP, 1937, Pan M. Skotnicki, Dyrektor Departamentu Zcentralizowanej Motoryzacji Ministerstwo Komunikacji, [lipiec 1946], k. 38–41.

<sup>97</sup> AAN, URM, 5/471, Memoriał, [b.d.], k. 3–6.

stworzenia „Memoriału” – wrzesień 1946 r. – był momentem, kiedy powstał plan zakupu kilkudziesięciu reprezentacyjnych chevroletów fleetmaster z przeznaczeniem dla członków rządu. W tym celu strona polska zwróciła się do przedstawicielstwa firmy w Kopenhadze z ofertą zakupu tych aut. Niedługo później, krakowska Spółka Techniczno-Handlowa „Auto” (bardzo prawdopodobnie, iż stamtąd pochodził autor „Memoriału”), która mianowała się wyłącznym reprezentantem General Motors na Polskę, w piśmie do prezesa Rady Ministrów zakwestionowała całą transakcję, roszcując sobie prawa do udziału w przedsięwzięciu (i zgarnięcia prowizji)<sup>98</sup>. Sprawę wyjaśniał Departament Importu i Eksportu Ministerstwa Żeglugi i Handlu Zagranicznego, który powołując się na dyrektora generalnego General Motors International z Kopenhagi, A. Madsena, odrzucił roszczenia krakowskiej firmy. Sam Madsen twierdził, iż w czasie jego pobytu w Polsce „z nikim nie zawarł porozumienia co do generalnego przedstawicielstwa tej firmy”. Dodatkowo uznał, iż zakładanie takowego nie miało „racji bytu, ze względu na scentralizowanie zakupów przez instytucje kierowane przez Państwo”<sup>99</sup>. Na „Memoriał” zdecydowanie odpowiedział także CUP w osobie dyrektora Departamentu Komunikacji i Łączności, Stefana Askanasa, który podkreślił rolę Centralnego Zarządu Motoryzacji, odpowiadającego za kwestie zbytu i zakupu samochodów. Jednocześnie potwierdził, iż prowadzone są rozmowy z „GM, Ford, Fiat, itp. [...] dotyczące produkcji samochodów w Polsce”<sup>100</sup>. Kontakty z przedstawicielstwem kopenhaskim były utrzymywane jeszcze przez jakiś czas, choć, jak podkreślał Askanas, głównie ze względów „kurtuazyjnych” oraz „na konieczność zaopatrywania się w części zamienne”, bowiem nie było „widoków na podtrzymanie bliższych stosunków z firmą General Motors w przyszłości”<sup>101</sup>.

Oprócz anglosaskiego, sondowano także rynki motoryzacyjne Czechosłowacji i Francji: „Zadecydować, jaki francuski wóz średniolitrażowy (ca 1,6 [l]t[ra pojemności silnika]) jest dla nas najodpowiedniejszy. Przedyskutować tą sprawę na fachowej Komisji Polsko-Francuskiej. Strona Polska musi znać przedmiot perfect i pamiętać o istniejących możliwościach Czeskich, Włoskich i Anglosaskich. W razie zatrzymania się na osobowym wozie francuskim, zażądać pełnej pomocy technicznej, organizacyjnej i finansowej celem uruchomienia w kraju w ciągu 2-3 lat pełnej fabrykacji, wzorując się na ofercie Andre Citroen’a z roku 1934 lub na ofercie Forda z roku 1937”<sup>102</sup> – pisano do dyrektora Askanasa,

<sup>98</sup> *Ibidem*, Do Obywatela Prezesa Rady Ministrów w Warszawie, Kraków, 2 XI 1946, k. 10.

<sup>99</sup> *Ibidem*, 5/471, Notatka w sprawie listu firmy „Auto”, Kraków, ul. Zwierzyniecka 25, z dn. 2 XI 1946 r. do Ob. Prezesa Rady Ministrów, Warszawa, 16 XII 1946, k. 13.

<sup>100</sup> *Ibidem*, Do Ob. Dyrektora mgr. Z. Kłoptowskiego Prezydium Rady Ministrów, Warszawa, 12 II 1947, k. 14.

<sup>101</sup> AAN, CUP, 1940, Ministerstwo Przemysłu i Handlu [dot.:] przyjazdu przedstawicieli General Motors, Kopenhaga, 21 IV 1948, k. 84.

<sup>102</sup> AAN, KERM, 210, Notatka dla Pana Dyr. Askanasa, Warszawa, 21 VII 1947, k. 71.

jednocześnie sprawującego funkcję przewodniczącego Komitetu Motoryzacyjnego. Także inna francuska marka (Renault) miała zaproponować odstąpienie „licencji na wóz, produkcję którego nie będzie dalej prowadził[a]”<sup>103</sup>. Ostatecznie zdecydowano, iż zapotrzebowanie na tego typu samochody osobowe (o dużym litrażu) „można zaspokoić przez zakupy w innych krajach (ZSRR – «Pobieda»)»<sup>104</sup>.

Czeska propozycja, mimo iż początkowo uważana za „mocną i dającą korzystne perspektywy”<sup>105</sup>, okazała się być niezadowolająca pod względem technicznym: oferowane stronie polskiej skody 1101 miały drewniano-blaszane karoserie, co wobec wysokiej ceny (90 tys. koron za egzemplarz) i przestarzałej konstrukcji nie stanowiło atrakcyjnej propozycji. Innym czeskim samochodem, który brano pod uwagę była tatra 57, jednak sami Czesi planowali zaprzestanie produkcji tego modelu w najbliższym czasie. Jedynym samochodem, który zainteresował stronę polską, były niewielkie jawy minor 2, które ostatecznie odrzucono ze względu na cenę, która „absolutnie nie odpowiada[ła] wartości samochodu”<sup>106</sup>.

Jednak najbardziej zaawansowane rozmowy toczono z włoskim Fiatem, które zapoczątkowano jeszcze we wrześniu 1946 r., a zakończono w kwietniu 1948 r.<sup>107</sup> Podpisane porozumienie licencyjne zakładało wytwarzanie zmodyfikowanego polskiego fiata 508, którego zastąpić miał nowoczesny fiat 1100. Jego produkcja miała rozpocząć się we Włoszech dopiero w 1950 r. Licencja zakładała wybudowanie fabryki, która produkowałaby 10 tys. samochodów rocznie (przy systemie jednozmianowym). Pod koniec lipca 1948 r. Eugeniusz Szyr podjął decyzję o budowie przedsiębiorstwa – Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu w Warszawie. Rok później były już gotowe dwie hale produkcyjne, które budowano przy pomocy włoskich ekspertów<sup>108</sup>.

Przez cały czas prowadzonych rozmów polsko-włoskich bardzo duże zastrzeżenia do nich miała strona radziecka. Podczas wizyty polskiej delegacji w Moskwie w styczniu 1948 r., w trakcie której ustalano zasady i warunki umowy handlowej między oboma krajami, sam Józef Stalin namawiał Polaków na odstąpienie od negocjacji ze stroną włoską. Obawiał się, iż fiaty na polskich drogach utrudnią unifikację parku samochodowego krajów Europy Środkowo-Wschodniej, „który musi być traktowany nie tylko jako sprzęt komunikacyjny, ale także i bojowy”. W tej samej rozmowie z delegacją Polską Stalin zaproponował przekazanie bezpłatnej licencji na produkcję radzieckich osobowych pobied

<sup>103</sup> *Ibidem*, Komisja Motoryzacyjna. Protokół 9-go posiedzenia w dn. 12 V 1947, k. 104.

<sup>104</sup> AAN, CUP, 1940, Do Centralnego Urzędu Planowania, Warszawa, 24 III 1948, k. 64.

<sup>105</sup> AAN, KERM, 210, Komisja Motoryzacyjna. Protokół 9-go posiedzenia w dn. 12 V 1947, k. 104.

<sup>106</sup> AAN, CUP, 1938, Sprawozdanie z konferencji w dn. 30 V 1947 r. w Kowostroju, k. 196–197.

<sup>107</sup> D. Jarosz, M. Pasztor, *Skazani na podległość. Z dziejów stosunków polsko-włoskich w latach 1945–1958*, Warszawa 2013, s. 196–202.

<sup>108</sup> Z. Konieczniak, *FSO. Fabryka Samochodów Osobowych 1951–1986*, Warszawa 1986, s. 13–14.

oraz ciężarowych gazów<sup>109</sup>. Niemal rok po podpisaniu umowy polsko-włoskiej strona radziecka wciąż krytykowała jej zawarcie, uznając ją za „niesłuszną”, używając przy tym argumentu podniesionego wcześniej przez Stalina o różnorodnych typach samochodów i zagrożeniach, jakie to za sobą niesie<sup>110</sup>.

Biorąc pod uwagę termin spotkania na Kremlu (14 stycznia 1948) oraz moment podpisania umowy licencyjnej z Fiatem (14 kwietnia 1948) czy też cytowaną wyżej krytykę, podkreślić należy „twardą” postawę strony polskiej, która zdecydowała się jednak na porozumienie z Włochami. Na zmianę decyzji i odstąpienie od podpisanej umowy wpływ miały dopiero prawdopodobnie czynniki *stricte* polityczne, zwłaszcza sytuacja międzynarodowa<sup>111</sup>.

Niedatowane pismo (prawdopodobnie z września/października 1949 r.), którego autorem był Julian Gren, pełniący wówczas funkcję pełnomocnika MPIH do realizacji polsko-radzieckiej umowy inwestycyjnej, adresowane do Biura Rady Handlowego Ambasady Polskiej w Moskwie, informowało o rezygnacji z licencji włoskiej oraz rozpoczęcie starań o pomoc radziecką, przy jednoczesnym wykozystaniu dotychczas wybudowanych hal fabrycznych na Żeraniu<sup>112</sup>. Ustalono, iż umowa z 26 stycznia 1948 r. zostanie uzupełniona o nowe punkty, w tym wybudowanie kompletnej fabryki samochodów osobowych w typie pobjed wraz z udzieleniem licencji na produkcję tych samochodów<sup>113</sup>. Jednocześnie Polacy prowadzili negocjacje z Fiatem w sprawie wypracowania sposobu na rozwiązanie kontraktu. Ostatecznie ustalono, na mocy protokołu z 27 kwietnia 1951 r., iż strona polska uzna należne odszkodowanie dla strony włoskiej<sup>114</sup>.

<sup>109</sup> H. Różański, *Śladem wspomnień i dokumentów (1943–1948)*, Warszawa 1987, s. 510.

<sup>110</sup> Członek radzieckiej sekcji polsko-radzieckiej komisji naukowo-technicznej Łoszakow wyjaśniał stronie polskiej: „Znając sprawę «Fiata» [Związek Radziecki – *H.W.*] uważa za niesłuszne budowanie w krajach demokracji ludowej fabryki samochodów o różnorodnych typach samochodów (Polska – «Fiat», Węgry – «Steyer» i t.d.)”, AAN, PKPG, 2977, Notatka z konferencji w Ministerstwie Handlu Zagranicznego ZSRR w dn. 28 IV 1949, poufne, k. 50. Nieco później strona polska wciąż stała przy swoim zdaniu, chociaż jej stanowisko nie było już tak nieprzejednane, *ibidem*, Notatka 298 z konferencji odbytej w Ministerstwie Handlu Zagranicznego ZSRR w dn. 6 V 1949, k. 58.

<sup>111</sup> Por.: D. Jarosz, M. Pasztor, *op. cit.*, s. 200–201.

<sup>112</sup> AAN, PKPG, 2977, [List Juliana Grena] Do Biura Rady Handlowego [Ambasady Polskiej w Moskwie], [b.d.], k. 126–127.

<sup>113</sup> *Ibidem*, Zmiany i uzupełnienia do wykazu sprzętu przemysłowego dostarczanego z ZSRR do Polski na podstawie umowy z dn. 26 I 1948, k. 128; *ibidem*, Protokół do Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Związku Socjalistycznych Republik Radzieckich o dostawach do Polski sprzętu przemysłowego na kredyt z dn. 26 I 1948, k. 128–129. Wcześniej, bo w maju 1949 r. do umowy z 1948 r. „dopisano” m.in.: „kompletne wyposażenie huty żelaza o rocznej zdolności produkcyjnej 1 500 000 ton stali i 1 100 000 ton wyrobów walcowanych” – czyli Nową Hutę – *ibidem*, Zmiany i uzupełnienia do wykazu sprzętu przemysłowego dostarczanego z ZSRR do Polski na podstawie umowy z dn. 26 I 1948, k. 240 i n.

<sup>114</sup> D. Jarosz, M. Pasztor, *op. cit.*, s. 202.

Warto jednak, na podstawie dostępnych materiałów źródłowych, nieco inaczej spojrzeć na ową kwestię. Wydaje się bowiem, iż decyzja o podjęciu produkcji pobied na Żeraniu mogła zapaść już wcześniej. Świadczyć o tym może choćby konferencja, która odbyła się w Zjednoczeniu „Technoesport” w kwietniu 1948 r., gdzie polscy specjaliści sugerowali zakup kilku egzemplarzy radzieckich aut „celem zapoznania się z ich pracą” w związku z wybudowaniem przewidzianej w umowie ze stycznia 1948 r. montowni tych samochodów<sup>115</sup>. Podobna informacja pochodzi z października 1948 r., gdzie czytamy m.in. o przewidzianym imporcie montowni aut tej marki<sup>116</sup>. Jednak, jak możemy sądzić z faktu, iż jednocześnie podpisano umowę z Fiatem, radzieckie samochody miały być tylko uzupełnieniem osobowego parku maszyn. Zarówno fiat 508, jak i jego planowany następca – model 1100 miały inne charakterystyki niż radziecki gaz M-20 pobieda. Były to samochody mniejsze, o niższej pojemności silnika i nie tak wszechstronnym podwoziu, jak to miało miejsce w przypadku pobied. Biorąc pod uwagę wcześniejsze badania angielskiego jovett javelin, który nieco bardziej przypominał auto radzieckie, zwłaszcza pod względem możliwości kombinacji nadwozia, owa hipoteza jest wielce prawdopodobna. Dopiero druga połowa 1949 r. przyniosła odejście od projektu parku samochodów osobowych opartego na włoskich fiatach i pozostanie przy koncepcji jednorodnych maszyn w całym „bloku wschodnim”.

\*\*\*

Polska motoryzacja po zakończeniu II wojny światowej miała wyjątkowo trudny start. Na tę skomplikowaną sytuację złożyło się kilka czynników, z czego decydującymi dla jej powojennych kształtów było dziedzictwo II Rzeczypospolitej oraz zniszczenia wojenne. Odbudowa infrastruktury, scalanie nowych nabytków terytorialnych na zachodzie pochłonęło ogromne fundusze. Wszystko to spowodowało, iż tuż po zakończeniu działań wojennych po polskich drogach jeździło kilka tysięcy samochodów. Pochodziły z różnych źródeł, ale najważniejsze były dostawy w ramach pomocy UNRRA oraz zakupy demobilu. Był to czynnik decydujący o kształcie i stanie technicznym powojennego parku samochodowego, na który składały się przede wszystkim samochody w kiepskim stanie technicznym, o kilku, a częściej kilkunastoletnim rodowodzie, zwykle o „frontowej” przeszłości. Rodziło to problem z utrzymaniem tych aut „na chodzie”. Wielość typów i marek samochodów sprowadzanych do Polski stwarzała problem części zapasowych. Nic więc dziwnego, iż sprawny samochód stawał

---

<sup>115</sup> AAN, MPiH, 3532, Protokół konferencji w Zjednoczeniu „Technoesport”, odbytej 16 IV 1948, k. 36–27.

<sup>116</sup> AAN, KERM, 218, Wytyczne do użytku służbowego, Warszawa, 14 X 1948, k. 32.

się „na wagę złota”, o czym świadczą liczne przypadki rekwirowania i zabierania pojazdów przez różne instytucje państwowe, wojsko czy też Urząd Bezpieczeństwa. Niemal nieobecni są w tym czasie nieliczni, prywatni użytkownicy samochodów. Bardzo ciekawym epizodem pierwszego powojennego pięciolecia jest kwestia licencji na samochód osobowy oraz okoliczności wyboru licencjodawcy, o którym zadecydowała wielka, międzynarodowa polityka. Owa decyzja zdeterminowała kształt polskiej motoryzacji na następne 10 lat.

**“There are even no Cars, only Jalopies after the Germans”  
– Automotive Starting Point – Poland 1944–1949  
(Abstract)**

After the World War II ended, Polish destroyed roads were frequented by several thousand cars only. It was the result of both war operations and the state policy adverse to motorisation, conducted by the leadership of the state before 1939. Almost simultaneously with the establishment of the Polish Committee of National Liberation communist began to develop the administration to deal with automotive matters. To this end, there were established successively: the State Office of Cars, Commission of Motorisation at the Central Office of Planning and the Motorisation Subcommittee of the Economic Committee of the Council of Ministers. All these institutions, however, operated for a very short time, while the lack of their strictly regulated competencies resulted in the fact that they had almost no influence on motorisation policy led by the state leadership. Another significant question was an increase in the number of motorised vehicles. The most important source of cars were relief supplies distributed by the UNRRA. Apart from that, a decision was made to buy decommissioned military cars and to import new cars from Western Europe. There was also a plan to initiate the car production: lorries at Starachowice and passenger cars under foreign licenses. European markets were probed to select the best licence. Talks were conducted with Czechoslovak and French companies, but finally a decision was made to use the licence of Italian FIAT. Despite the fact that the contract was signed, Poland withdrew under Soviet pressure and was offered free of charge a licence for the production of Soviet cars GAZ M-20 Pobieda, which became a prototype of FSO-Warszawa.